

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 4 (1991)
Heft: 12

Artikel: Zürichwasserkopf
Autor: Hafner, Wolfgang
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119508>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

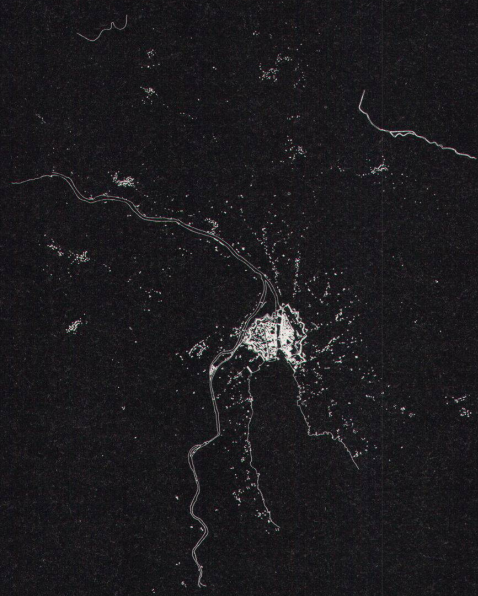
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

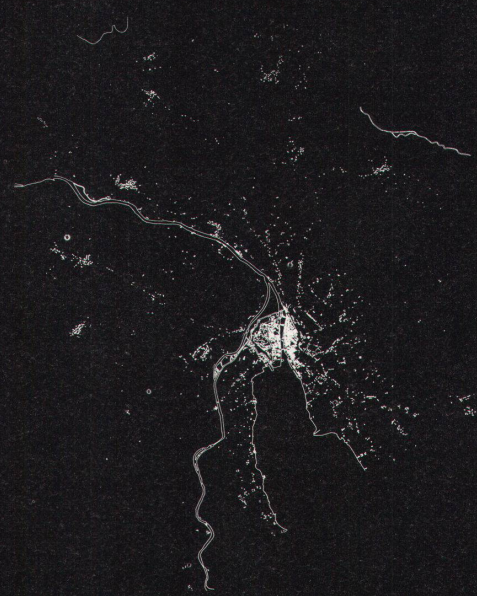
Download PDF: 14.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

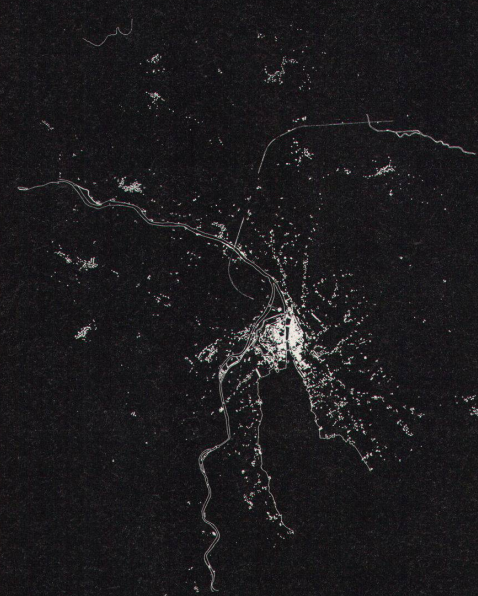
1825



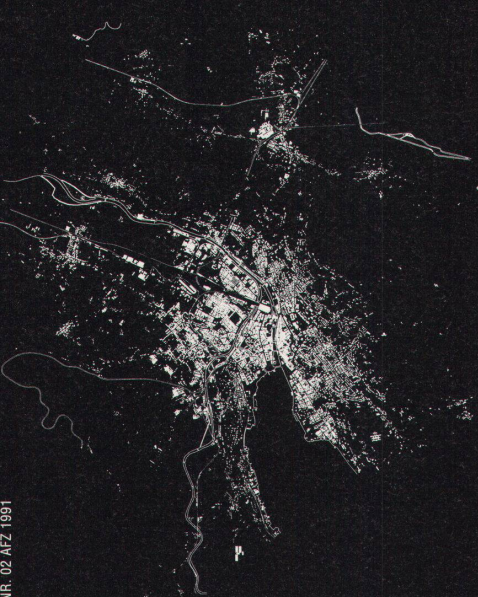
1840



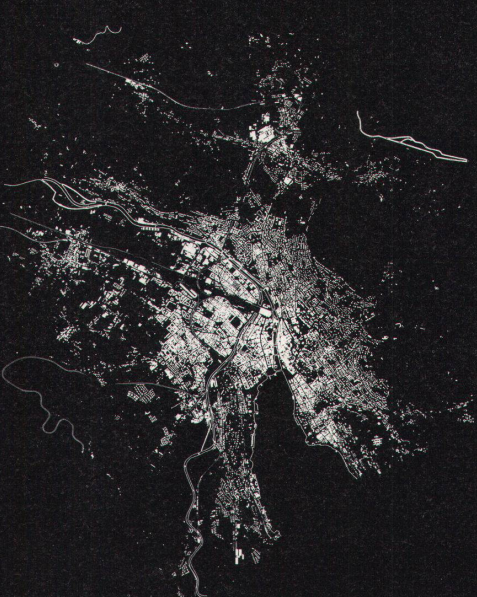
1854



1915



1930



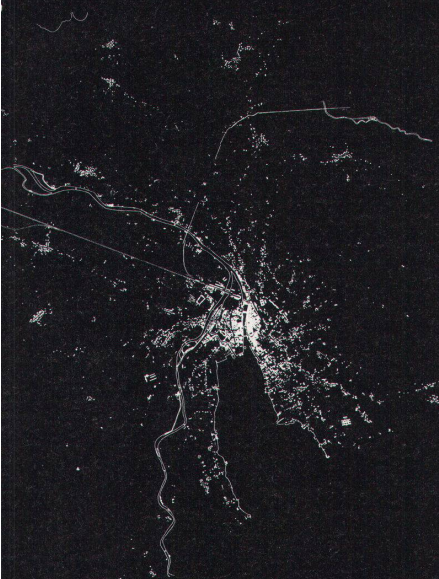
1945



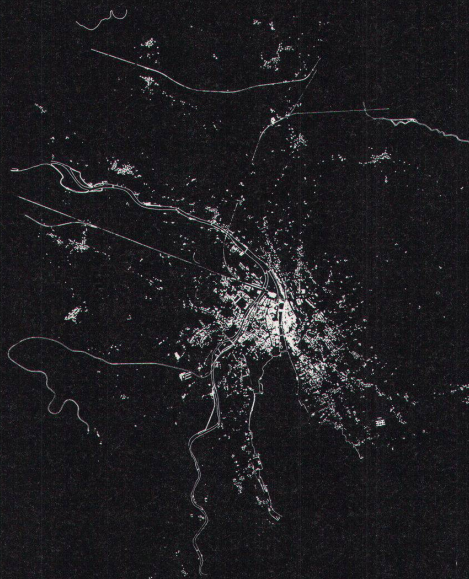
ZÜRICHWASS

STADTWANDERKARTE NR. 02 A/Z 1991

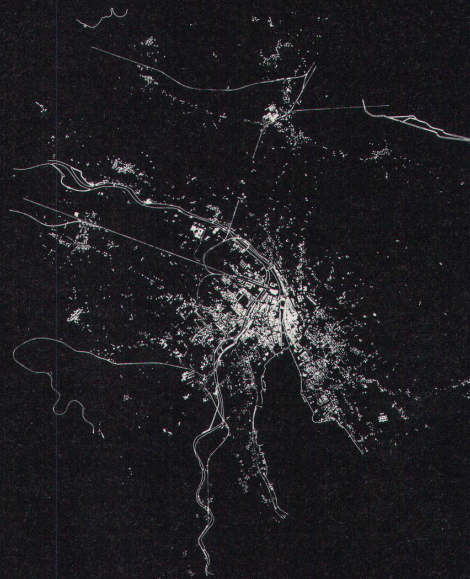
1870



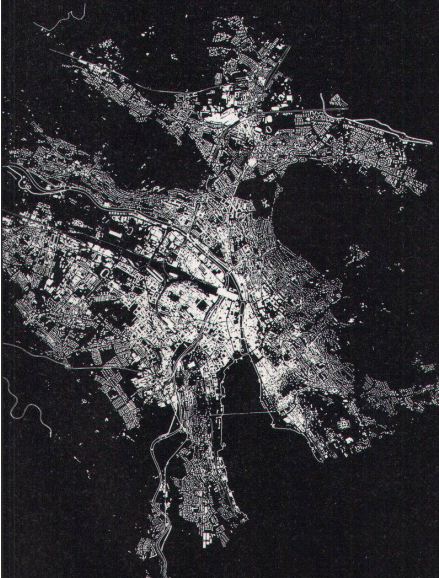
1885



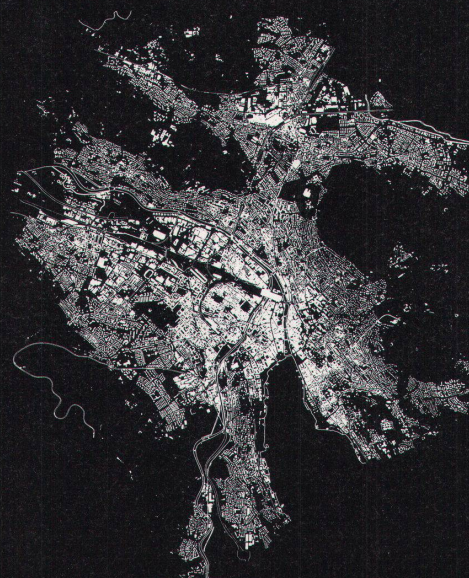
1900



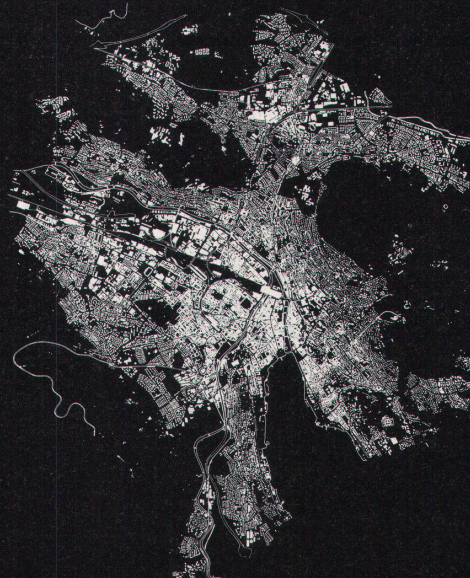
1960



1975



1990



VON WOLFGANG HAFNER
BILDER: BRUNO BIERI

ERKOPF

Seit es in der Schweiz so etwas wie eine Landesplanung gibt, war die eidgenössische Gerechtigkeit immer ihr Ziel. Nicht allein die Metropolen – sprich Zürich – sollten wachsen, sondern allen sollte ein Stück des Wirtschaftskuchens zuteil werden. Die Wirklichkeit sieht anders aus: Es gibt nur eine Stadt im schweizerischen Mittelland, ihr Name ist Zürich. Ein Lehrstück, wie der Föderalismus sich selbst erledigt.

**Dich will ich loben: Hässliches,
du hast so was Verlässliches.**

**Das Schöne schwindet, scheidet, flieht -
fast tut es weh, wenn man es sieht.**

**Wer Schönes anschaut, spürt die Zeit,
und Zeit meint stets: Bald ist's soweit.**

**Das Schöne gibt uns Grund zur Trauer.
Das Hässliche erfreut durch Dauer.**

Robert Gernhardt: «Nachdem er durch Metzgingen
gegangen war» («Körper in Cafés», Gedichte,
Haffmans Verlag, Zürich 1987)

An einem Werktagmorgen Richtung Zürich.
Auf den Autobahnen ziehen mit majestätischer
Langsamkeit Autokolonnen dahin, an einzel-
nen Flaschenhälsen laufen sie auf, stauen sich.
Hinter den Windschutzscheiben beginnt der
Büroalltag: Erste Geschäftsbesprechungen
per Natel, andere dagegen werden erst mühsam
wach. Der Traum einer mobilen Nation ist
Wirklichkeit geworden.

Auch auf den Schienen dämmern Tausende
dem Arbeitsplatz entgegen. Eingepfercht in
farbige Beförderungscontainer pendeln sie
schweigsam ins Millionenzürich. Denn
Grosszürich ist das Arbeitsmeer, in das sich
morgens alle Verkehrsflüsse ergiessen.
Der Ausbau des Verkehrssystems hat die
Schweiz zusammenschrumpfen lassen. Nach
ETH-Professor und Landesplaner Jakob Mau-
rer ist unser Land international gesehen «zum
grossen Teil eine einzige Stadt, wobei die Bahn

2000 die S-Bahn der Schweiz (ist)». Schon heu-
te werden rund ein Drittel der jährlichen 54
Millionen Zugskilometer auf dem Gebiet des
Verkehrsverbundes Zürich abgefahren. Der
Trend zu Investitionen im Grossraum Zürich
begannt schon in den siebziger Jahren mit dem
Bau der Heitersberg- und der Flughafenlinie.
Mit dem Ausbau des HB-Zürich und dem Bau
der S-Bahn setzt er sich fort: Wo sonst, wenn
nicht in Zürich, zahlen die SBB für den Ausbau
eines einzigen Stücks Bahnhof 160 Millionen
Franken, wie das für den Abbruch und Wie-
deraufbau der «Küchliwirtschaft» (Nordwest-
Trakt) vorgesehen ist?

Freundeidgenössisches Feilschen

Die ganze Schweiz hilft mitfinanzieren. Im Juni
1988 zum Beispiel bewilligte der Verwaltungs-
rat der SBB Kredite in der Höhe von nahezu
400 Millionen Franken. Mehr als die Hälfte
davon kommt Millionenzürich – insbesondere
der S-Bahn – zugute. Gleichzeitig wurde eine
gesamtschweizerische Preiserhöhung von 7,2
Prozent für Billette angekündigt. Nach Schät-
zungen von Rolf A. Künzle, Direktor der Stadt-
zürcher Verkehrsbetriebe VBZ, dürfte der
Bund «mehr als die Hälfte» der auf insgesamt 2
bis 3 Milliarden geschätzten Investitionskosten
für die S-Bahn übernommen haben.
Investitionen sind das eine, Betriebskosten das
andere. Bis Mitte der neunziger Jahre hilft der
Bund das Betriebsdefizit der S-Bahn tragen.
Bis Mitte der neunziger Jahre wird der Fehlbe-
trag des Verkehrsverbundes auf rund eine hal-
be Milliarde geschätzt, was ungefähr einem

Drittel der Bruttoinvestitionen der SBB ent-
spricht.

Mit derart vollen Händen wollte der Bund das
Füllhorn aber doch nicht über Zürich aus-
schütten. Die dem Kanton Zürich zugesproche-
nen Entschädigungen aus den Treibstoffzoll-
zuschlägen enttäuschten die Hoffnungen der
Zürcher Regierung. Der Bund macht jedoch
eine Mischrechnung: Er kürzt bei den Beitrags-
zahlungen für Strassen und zahlt dafür mehr
an den öffentlichen Verkehr. Jakob Stucki,
Altregierungsrat, ist über die knauserige Hal-
tung des Bundes erbittert: «Solche Bedingun-
gen führen letztlich dazu, dass jene Kantone,
welche am stärksten durch den Agglomerati-
onsverkehr belastet sind, kaum mit finanziel-
ler Unterstützung rechnen können.» Wo jeder
gegen jeden um Subventionen kämpft, jam-
mert auch der Reichste nicht umsonst.

Wieviel die Eidgenossenschaft dem Kanton Zü-
rich an sein öffentliches Verkehrssystem wirk-
lich zahlt, ist jedoch schwer abzuschätzen.
Eine regionale Erfolgsrechnung gibt es nicht.
Wem sollen beispielsweise die Milliarden an
Neuinvestitionen für Bahn 2000 in Baselland
oder im Bernbiet angerechnet werden? In bei-
den Fällen zählt die Wirtschaftsmetropole Zü-
rich zu den Profiteuren. Der Solothurner Re-
gierungsrat Rolf Ritschard wie auch Philipp
Schuhmacher, der Stadtmann (Stadtpräsi-
dent) von Olten, sind nicht durchwegs begei-
stert von der Bahn 2000. Sie befürchten durch
den Bau leistungsfähiger Verkehrsträger ein
verstärktes Auspendeln qualifizierter Fach-
kräfte aus ihrer Region.



Im März 1971 erschien die Broschüre
«Landesplanerische Leitbilder». Darin waren die
Überlegungen und der Stand der Landesplanerkunst in
der Schweiz zusammengefasst. Dazu gehörte auch,
dass man sich über die Zukunft Gedanken machte. In
neun Bildern wurden neun Zukünfte vorgestellt.

Trend: Ungelenkte Besiedlung – produktions-
orientierte Landwirtschaft – traditionelle und neue
Fremdenverkehrsgebiete. Variante 1: Besiedlung in zwei
Ballungsräumen – Schwergewicht auf Landschafts-
pflege – traditionelle Fremdenverkehrsgebiete.



Trend



1





Wachsen und Schrumpfen

So pumpen denn die Verkehrsträger am Morgen Hunderttausende nach Millionenzürich und am Abend wieder zurück in den Agglomerationsgürtel, der einen guten Teil des Schweizerischen Mittellandes und der Ostschweiz umfasst. Dank dem günstigen Verkehrsangebot wächst die Zahl der Arbeitsplätze ständig. Für die Stadt Zürich allein wird bis zum Jahr 2000 mit einer Zunahme von mindestens 30 000 gerechnet.

Vor allem der Norden Zürichs – die Planungsregion Glattal – weist eine für schweizerische Verhältnisse einmalige Wachstumsrate auf: Seit den sechziger Jahren beträgt die Zunahme 30 Prozent pro Jahrzehnt. Und ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen, wenn auch in den letzten Jahren der politische Widerstand gewachsen ist.

Dagegen nehmen – um nur zwei Beispiele kantonaler Prognosen zu erwähnen – die Arbeitsplätze im Kanton Solothurn von 1980 bis 1995 um 5000 bis 8000 ab, während die Bevölkerung im gleichen Zeitraum um 6000 Personen wächst. Für den Kanton Bern wird bis ins Jahr

1995 ein Überschuss an Arbeitskräften von 30 000 Menschen prognostiziert – falls nichts unternommen wird.

Ausgebaut wurde auch die Kontrolle der Peripherie durch das Zentrum. Elektronische Datenverarbeitung macht es möglich. Vom Grossraum Zürich aus haben Banken und Versicherungen den Ausbau der Datenströme und deren Verwaltung forciert. Nicht zuletzt dank dem grossen Telematikeinsatz gelang es den drei Grossbanken, die Konzentration hochqualifizierter Arbeitsplätze auf die wichtigste Wirtschaftsmetropole zu verstärken.

Diese Zentralisierungstendenz schlägt sich auch in der Massierung von Entscheidungsfunktionen in der Finanzmetropole nieder. Die Lücke zwischen Zürich und seinem nächsten Verfolger Basel hat sich in den letzten zehn Jahren beträchtlich vergrössert. Noch 1975 hatte Zürich ungefähr 380 Bankdirektoren aufzuweisen, Basel hingegen etwa 150, was eine Differenz von 230 ausmacht. 1985 betrug der Unterschied zwischen Zürich und Basel schon um die 470. Aber nicht nur Direktoren, auch «normale» Arbeitsplätze konzentrieren sich

immer mehr in der Metropole: 1986 arbeiteten bereits 44 Prozent aller Angestellten der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich.

Föderalismus verhindert sich selbst

So ist geschehen, was der Präsident der Zürcher City-Vereinigung, Rudolf Allemann, schon Ende der sechziger Jahre vorausgesagt hatte: Aus Gründen der internationalen Konkurrenzfähigkeit sei Zürich «mit einer Potenz auszustatten, die meines Erachtens die föderalistische Struktur unseres Landes sprengt. Das heisst: Zürich wird innenpolitisch zu einem Sprengstoff.»

Eine Bedrohung der föderalistischen Struktur des Landes ist Zürich allerdings schon seit Alfred Eschers Zeiten in der Mitte des letzten Jahrhunderts. Escher gründete die Schweizerische Kreditanstalt, die damals wichtigste Bahngesellschaft, die Nordostbahn, die Rentenanstalt. Sie verkörpert vielleicht am besten den typischen Schweizer Geist, der Zürich gross machte: Die Rentenanstalt sicherte sich dank staatlicher Gesetze (BVG) eine marktdominierende Stellung bei der Verwaltung der Pensionskassengelder. Ihre Gewinne versteckt sie unter dem bescheidenen Mäntelchen einer Genossenschaft.

1974, rund 100 Jahre später, wollte das Parlament das Ruder herumwerfen und dem Moloch «Millionenzürich» mit planerischen Massnahmen an den Kragen. Nach den Beschlüssen der Räte hätte die Raumplanung unter anderem die Aufgaben gehabt: «Die Dezentralisation

der Besiedlung mit regionalen und überregionalen Schwerpunkten zu fördern und die Entwicklung der grossen Städte auf dieses Ziel hinzulenken und den Ausgleich zwischen ländlichen und städtischen, wirtschaftlich schwachen und wirtschaftlich starken Gebieten zu fördern.» Der Gesetzesentwurf segelte damals unter dem Stichwort «konzentrierte Dezentralisation» oder «dezentralisierte Konzentration». Gegen das erste Raumplanungsgesetz ergriffen aber die «Erzföderalisten» (NZZ) von der «Ligue Vaudoise» das Referendum. Unterstützung fand der rechtsbürgerliche Verein aus der Westschweiz beim Schweizerischen Gewerbeverband, beim Hauseigentümerverband und beim von Wirtschaftskreisen getragenen «Redressement National».

Der Ausgang der Auseinandersetzung ist bekannt: Das Raumplanungsgesetz wurde 1976 knapp verworfen.

Während die konservativen Regionalpolitiker mit dem Rücken zur Zukunft politisierten, ihr Gärtchen vor allen Anfeindungen des «bösen Staates» beschützen wollten, erhofften sich die Finanzkreise durch eine Verhinderung staatlicher Lenkungs politik ungehemmteres, zügelloses und umso kräftigeres Wachstum. Einmal mehr spielten sich ländliche «Erzföderalisten» und wirtschaftsnahe «Deregulierer» in die Hände, wobei die einen von einer Stärkung ihrer Region, die anderen von einer in ihrem Wachstum ungehemmten Wirtschaft träumten. Der gemeinsame Gegner: der gesetzgebende, reglementierende und so ausgleichende Staat.

Der Bund ist machtlos

Und heute? Am 14. Dezember 1987 bestätigte Bundesrätin Elisabeth Kopp das bekannte landesplanerische Ziel der «dezentralisierten Konzentration». Sie bekräftigte damit, dass die grossen Ballungsgebiete nicht weiter wachsen sollen, kleinere Mittelzentren zu stärken seien und mit dem Boden haushälterisch umgegangen werden soll. Viel geändert hat sich allerdings trotzdem nicht. Und unter der Hand wird sogar diskutiert, ob man nicht das 1961 gegründete ETH-Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL) schliessen könnte. Zu landesplanen gäbe es ja ohnehin nicht mehr besonders viel...

Hans Flückiger, Direktor des Bundesamtes für Raumplanung, bestätigt einmal mehr den alten Refrain von der «dezentralen Konzentration». Er beruft sich dabei auf die Ziele, wie sie der Raumplanung im Bundesgesetz vorgegeben sind: Die Kantone bestimmen in den Grundzügen, wie sich ihr Gebiet entwickeln soll. Über die Zusammenarbeit mit den Kantonen und im Rahmen der Genehmigung der kantonalen Richtpläne könne der Bund koordinierend tätig werden. Die Idee der «dezentralen Konzentration» will der Bund vor allem bei der Erfüllung seiner eigenen Aufgaben fördern. Flückiger: «Bahn 2000 ist ein typisches Beispiel, das die dezentralen Strukturen verstärkt.» Dieser Ausbau müsse aber begleitet sein von einer besseren Nutzung der Bahnareale in den Eisenbahnknoten, wo neben dem Bund jedoch auch Gemeinden und Private ge-



3

4

Variante 2: Konzentrierte
Trendbesiedlung - pro-
duktionsorientierte Land-
wirtschaft - neue Frem-
denverkehrsgebiete.
Variante 3: Viele Gross-
städte - Schwergewicht auf
Landschaftspflege - neue
Fremdenverkehrsgebiete.
Variante 4: Neue Gross-
und Mittelstädte auf Ent-
wicklungsachsen -
Schwergewicht auf Land-
schaftspflege - neue
Fremdenverkehrsgebiete.

fordert seien. Als Beispiele nennt Flückiger die Bahnhofüberbauungen in Bern, Basel, neu auch das Projekt von Olten. Im Zentrum der politischen Auseinandersetzung steht allerdings - auch hier - ein Projekt aus der Wirtschaftsmetropole Zürich: die Überbaugung HB-Südwest.

Der Berner SVP-Regierungsrat Bernhard Müller geht so weit, dass er das Gefälle zwischen Zürich und der übrigen Schweiz mit dem Nord-Süd-Konflikt vergleicht: «Wirtschaftlich schwächeren Kantonen bleibt am Schluss bloss noch die sozialpolitische Aufräumarbeit, wenn sich das Gefälle weiter verstärkt. Der Graben zwischen «reich» und «arm» würde verstärkt, wir müssten vermehrt in die Wirtschaft eingreifen und versuchen, sie zu stützen und zu lenken. Heute muss qualitatives Wachstum im Zentrum stehen. In diesem Sinn sollte sich die Grossagglomeration Zürich endlich in ihrem ungehemmten quantitativen Wachstum beschränken.» Und der Solothurner SP-Regierungsrat Rolf Ritschard zum selben Thema: «Das wirtschaftliche Gefälle zwischen der Metropole Zürich und der übrigen Schweiz ist schon jetzt unverhältnismässig gross. Es ist ein Unsinn, dass sich all die hochkarätigen Unternehmen aus dem Dienstleistungssektor wie Banken oder Versicherungen nur in Zürich niederlassen. Viele glauben, wirtschaftliche Entwicklung finde nur dort statt. Alle die gigantischen Projekte sind ein Zeugnis für die mangelnde Phantasie der Unternehmer. Ich

verstehe nicht, dass solche Entwicklungen überhaupt geduldet werden.»

Der «Anti-Zürich-Reflex», das Schimpfen gegen das Auswuchern von Grosszürich, ist weit verbreitet. Dagegen unternommen wurde bis anhin jedoch wenig.

Und hängt nicht unser aller Wohlstand vom Wachstum des - eben weitgehend zürcherischen - Dienstleistungssektors ab? In einer Umfrage der Bank Bär aus dem Jahr 1990 wird festgestellt: «Soll verhindert werden, dass der Finanzplatz Zürich international ins Hintertreffen gelangt, so muss alles darangesetzt werden, dass die Infrastruktur künftige wirtschaftliche Entwicklungen ermöglicht.» Daraus folgern die Autoren: Nur wenn noch mehr Arbeitsplätze in Zürich möglich werden, könne die wirtschaftliche Entwicklung weitergehen, die auch den Wohlstand der Bevölkerung mehrt.

Dazu wird im Zeichen des europäischen Binnenmarktes und der damit verbundenen Deregulierungstendenzen ohnehin das Ende der kleinen, selbständigen Gebilde eingeläutet. Das Europa der Regionen entpuppt sich mehr und mehr als Folklore. Nach einer kürzlich veröffentlichten BIGA-Studie soll vor allem die Wirtschaftsregion Zürich mit ihrem ausgebauten und ertragsstarken Dienstleistungssektor von einem EG-Beitritt profitieren, während die Berg- und Jura-regionen mit ihren konjunkturanfälligen Branchen wie Baugewerbe und Tourismus benachteiligt würden.

Wie umweltverträglich ist so ein Wasserkopf?

Doch: Ist der Wirtschaftswasserkopf überhaupt noch umweltverträglich? Etwa gemessen an der Luftreinhalteverordnung? «Die NO_2 -Belastung ist in den dicht besiedelten Gebieten des Kantons (Zürich) sehr hoch und erreicht an verkehrsexponierten Stellen das Doppelte des Immissions-Grenzwertes», wird im «Massnahmenplan Luftthygiene» des Kantons Zürich vermerkt. Regierungsrat Eric Honegger stellt fest: Die Einhaltung der Luftreinhalteverordnung «wird allerdings kaum bis 1994 der Fall sein. Wir haben uns jedoch vorgenommen, das neue Jahrtausend mit einer Luftqualität zu beginnen, die uns und unseren Nachkommen freies Atmen in einer gesunden Natur und einer geschützten Umwelt ermöglicht.» Aber auch das sind Träumereien. Auch nach dem Massnahmenplan «Luft» werden die Stickoxyde im Jahr 2000 noch rund 20 Prozent über dem Grenzwert liegen.

Neuansiedlungen von Betrieben in der Agglomeration erzeugen neuen Privatverkehr und verschlimmern die Luftverschmutzung. «Freie Fahrt für freie Bürger» heisst es allenthalben in Zürich-Nord, dem boomenden und brodelnden Agglomerationsbrei zwischen Flughafen und City, einer «Stadt» ohne Zentrum, die das untere Glattal und die beiden Stadtkreise Örlikon und Schwamendingen umfasst, ein Gebilde, das unterdessen zum fünftgrössten Siedlungsteppich der Schweiz angewachsen ist. Dreckige Luft? «Die anderen sind viel schlim-



Variante 5: Neue Gross- und Mittelstädte dispers – produktionsorientierte Landwirtschaft – traditionelle Fremdenverkehrsgebiete.
 Variante 6: Mittelstädte auf Entwicklungsachsen – Schwergewicht auf Landwirtschaftspflege – neue Fremdenverkehrsgebiete.
 Variante 7: Mittelstädte dispers – produktionsorientierte Landwirtschaft – traditionelle und neue Fremdenverkehrsgebiete.



mer. Die Autofahrer aus Wallisellen tragen nur 5 Prozent zu der Luftverschmutzung der Region bei», verkündet etwa Paul Remund, Gemeindepräsident der Vorortsgemeinde, um dann die Hände zufrieden in den Schoß zu legen, wetternd einzig gegen «Extremisten», die sich für die Einhaltung geltender Vorschriften wie der Luftreinhalteverordnung einsetzen. Zürichs Norden ist zum wilden Westen der Schweiz geworden; die weitere Besiedlung und Überbauung des Bodens widerspricht der Umweltschutzgesetzgebung. Die Durchsetzung von Wirtschaftsinteressen geschieht abgekoppelt von Umweltverträglichkeitsprüfungen, wie zum Beispiel Rudolf Matter, ehemaliger Bundesrichter, in der Zeitschrift «Raumplanung» (Nr. 2/90) bedauert.

Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

Bahn 2000 und S-Bahnen werden ausgebaut. Die bessere Nutzung der durch den öffentlichen Verkehr bestens erschlossenen Gebiete rund um die Bahnhöfe liegt nahe – und wäre die eigentliche Alternative zu den meistens draussen im «Grünen» errichteten Dienstleistungspalästen. Auch die Bundesbahnen sind im Rahmen ihres Leistungsauftrages an einer besseren Nutzung ihrer Areale verpflichtet. SBB und Bundesamt für Raumplanung haben sich zusammengetan und ein Kochbuch entwerfen lassen: «Planen mit der Bahn – Leitfaden zur Durchführung von Planungen in Bahnhofgebieten». Vorerst kocht die Suppe allerdings auf kleinem Feuer. Verschiedene projektierte Bahnhofüberbauungen sind bereits auf Schwierigkeiten gestossen.

Daneben gibt es aber in der Umgebung zahlreicher Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs manch unternutzte (Industrie-)Fläche. Eine Möglichkeit, auch in Ballungsgebieten mit einer Luftverschmutzung über den Grenzwerten neue Arbeitsplätze anzusiedeln. Der Planungsbegriff «erschlossen» müsste in diesem Sinne umgedeutet werden, dürfte nicht mehr heissen: «Die Zufahrt mit dem Auto ist gewährleistet», sondern: «Der Arbeitsplatz ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln innert nützlicher Frist erreichbar.» Dass so etwas möglich ist, zeigt das Beispiel der geplanten Industrie- und Dienstleistungszone Örlikon: Dort wird mehr als eine Verdoppelung der heutigen 4000 Arbeitsplätze angestrebt, gleichzeitig soll die Parkplatzzahl auf dem heutigen Stand belassen werden.

Rettet Planung Föderalismus?

Die Schreckbilder einer eidgenössischen Bandstadt mit dem Wirtschaftswasserkopf Zürich als Zentrum sind Wirklichkeit geworden: Die wertschöpfungsstärksten Erwerbszweige konzentrieren sich weitestgehend auf die Agglomerationen Zürich und Genf, der Rest der Schweiz hat kaum noch echte Chancen, son-

dern wird degradiert, allenfalls noch als Zudiener oder Ausgleich benutzt: Durchfahrtskanton Uri, Graubünden für den Wochenendtourismus.

Zürich ist nicht einfach Zürich

Grosszürich, der Wasserkopf, ist jedoch nicht identisch mit dem politischen Gebilde Stadt Zürich. «Die Stadt ist gebaut»: Der berühmt gewordene Ausspruch der sozialdemokratischen Stadträtin Ursula Koch signalisiert eine Wende in der Planungs- und Wachstumspolitik: Die Stadt soll die Wohnstadt in der Arbeitsregion Zürich werden. Die längst überfällige Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO), vom Stadtparlament nach langen Kämpfen im Herbst abgesegnet, will das Wachstum der Arbeitsplätze bremsen. Dabei geht es vor allem um einzelne Industriezonen, die nach dem Willen der Wirtschaft zu Dienstleistungszonen hätten umgezogen werden sollen. Die rot-grüne Mehrheit im Stadtparlament setzte jedoch die Akzente anders: Qualitatives Wachstum, was wir mit «es ist genug» übersetzen dürfen. Die Volksabstimmung über die neue BZO kommt, ihr Ausgang ist ungewiss.

Rolf Büttiker, Wirtschaftsförderer der Region Olten und Solothurner FdP-Ständerat ist allerdings überzeugt: «Zürich ist miserabel regiert.» Damit meint er in erster Linie die «grünen» Massnahmen des Stadtrates. Ob sie allerdings nicht gerade aus Oltener Sicht zu begrüßen wären? Was Zürich weniger bekommt, bleibt nämlich für die übrige Schweiz. So weitreichende Überlegungen sind jedoch bei Regionalpolitikern eher selten.

Selbständigkeit wird immer mehr ausgehöhlt

Zudem: Je mehr international ausgerichtete Konzerne in Zürich bestimmen, was in der Provinz geschieht, desto erfolgloser kämpfen Gemeinde- und Kantonsfürsten für ihre bereits ausgehöhlt Selbständigkeit. Was allerdings nicht heisst, dass es ein gesamtschweizerisches Konzept gäbe, mit dem sich das gestörte Gleichgewicht wieder ausgleichen liesse: Regionalpolitik erschöpft sich weitgehend im Ruf nach Bundessubventionen.

Widersprüchlich dabei ist, dass die Erzföderalisten mithelfen, das umzubringen, was sie zu retten vorgeben. Wer gegen Planung ist, hilft dem Trend – hin zum Wachstum des Wasserkopfs. Wer seinem Nachbarn in der Provinz das Brot neidet, hilft mit, den Tisch in Zürich reichlich zu decken. Wer die veralteten politischen Strukturen bewahrt, fördert deren Aushöhlung. Aus all dem folgt: Wer will, dass die Schweiz so bleibt wie sie ist, muss für ihre radikale Veränderung eintreten.

Olten und Wallisellen:

Ein Vergleich

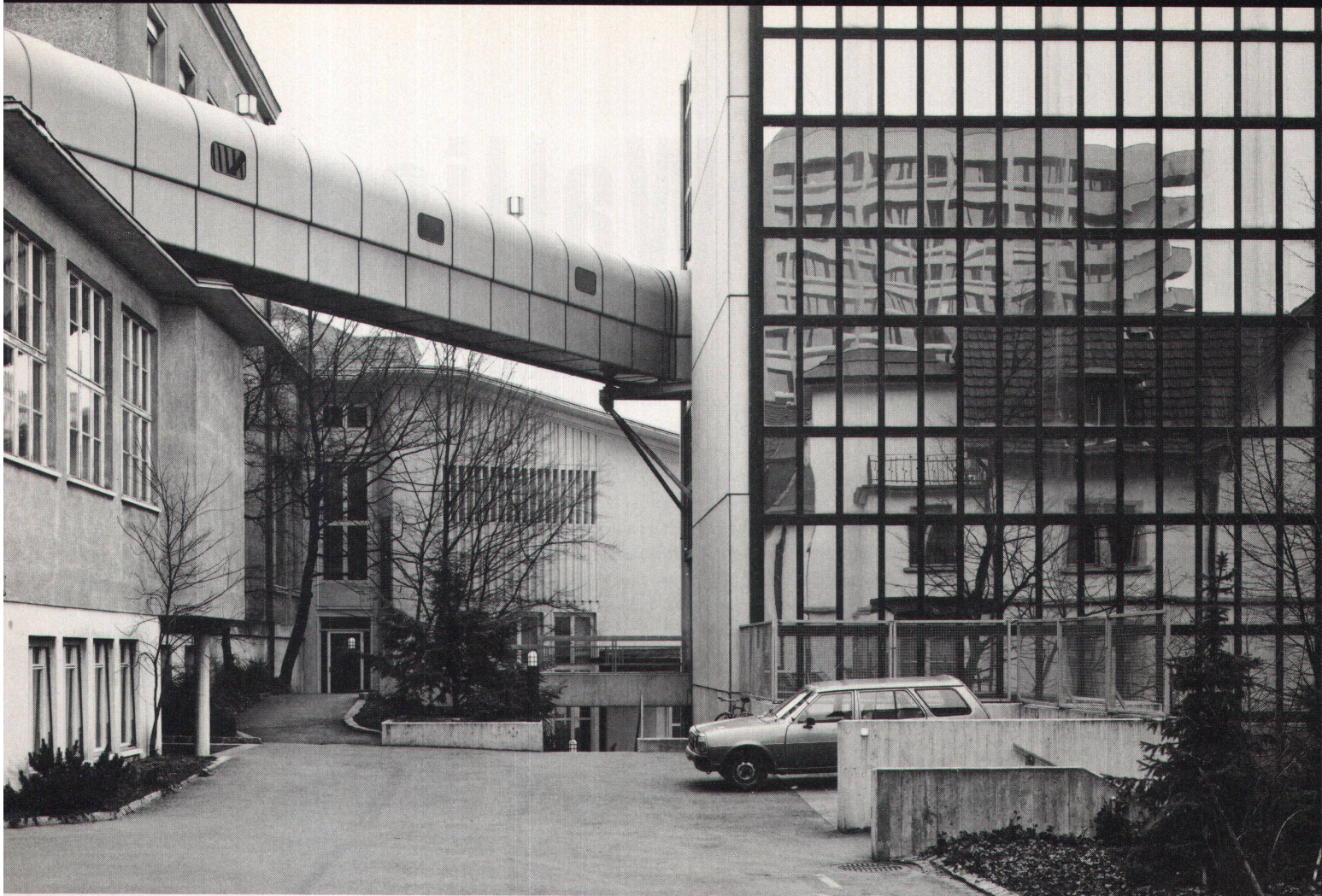
Als Olten mit dem Bau des Eisenbahnnetzes zu einem der zentralen Orte der Schweiz wurde, sprach von Wallisellen kein Mensch. Heute hat die zweitgrösste Stadt im Kanton Solothurn wirtschaftlich weniger Chancen als die Agglomerationsgemeinde im Glattal. Die Gewichte haben sich verschoben.

Fährt man von Zürich-HB nach Wallisellen und steigt nach zehn Minuten Fahrt beim Bahnhof aus, erreicht man in fünf Minuten zu Fuss eines der zukunftssträchtigeren Grundstücke rund um Zürich: Das Richti-Areal, einst unter anderem Standort einer Zementröhrenfabrik, umfasst zwar nur 7 ha, ist aber Bestandteil einer rund 30 ha grossen Industriezone. Hier plant die Schweizerische Kreditanstalt zusammen mit den Zürcher Ziegeleien und

der Bank Vontobel einen Bürohauskomplex, der 2700 Arbeitsplätze umfassen soll.

Warum bauen all die hochkarätigen Unternehmen in Wallisellen und nicht in Olten? Hans Geiger, Generaldirektor bei der Kreditanstalt, argumentiert philosophisch, den Ökonomen Michael Porter zitierend: «Man muss sich da niederlassen, wo eine starke und gute Konkurrenz besteht, und das ist in Zürich der Fall.» Und er ergänzt: «Vielleicht überlegt man sich





Die Karte zum Thema

Die Regionalwanderkarte Nummer 4, die für die Abonnenten diesem Heft beiliegt, ist eine Ergänzung und Vertiefung des Artikels. Kioskkäufer und andere Interessentinnen können sie mit adressiertem C3-Couvert für 20 Franken unter folgender Adresse bestellen: Hochparterre Regionalwanderkarte Industriestrasse 57 8152 Glattbrugg

andere Möglichkeiten tatsächlich zu wenig.» Was unterscheidet Wallisellen – eine Agglomerationsgemeinde unter vielen – von Olten? Paul Remund, Stadtpräsident von Wallisellen: «Die wollen doch alle in der Nähe des Flughafens sein. Wir haben all diese Unternehmen nie gesucht.»

● Bieder, strebsam und industriefreundlich – so sieht Olten sich und seine Agglomeration. Nach dem «Leitbild 86» des Kantons Solothurn soll diese Region mit ihrem Zentrum Olten dank der «ausgeprägten Standort- und Verkehrsgunst zu einem wirtschaftlichen Pol von nationaler Bedeutung werden.» Das kulturelle Angebot in Olten, Abendunterhaltung? «Olten ist keine Sünde wert», lässt der Planer Christoph Mugglin einen potentiellen Kongressbesucher die Stimmung in der mittelländischen Bähnlerstadt beschreiben.

Die Bilder, welche die Gemeinden Olten und Wallisellen von sich haben, dürften sich jedoch nicht wesentlich unterscheiden. Beide Gemeinden – oder vielmehr deren offizielle Repräsentanten – entwerfen traditionelle Bilder von Arbeit und Freizeit, von einer engen, ländlichen Welt. In einem Werbefilm des Fördervereins Olten werden computergestützte Produktionsstrassen mit zudienenden Menschen gezeigt, es ist viel von Sport, von Vereinen zu sehen, von erholsamer Natur ist die Rede. Ähnliches ist in

den farbigen Prospekten über Wallisellen zu lesen. Dass eine Dienstleistungsgesellschaft andere, raffiniertere Reproduktionsbedürfnisse hat, findet hier keinen Niederschlag – obwohl Olten immerhin ein Kunstmuseum von Bedeutung vorzuweisen hätte.

● Wallisellens Gemeindepräsident Paul Remund betont immer wieder, die geplanten neuen Dienstleistungsarbeitsplätze kämen auf die schon seit 1894 umgezonten Industriezonen zu stehen. Das heisst, dass mit einer Veränderung der Nutzung auch eine entscheidende Intensivierung stattfindet: Industriebetriebe benötigen pro Arbeitsplatz rund viermal soviel Boden wie Dienstleistungsunternehmen. Und das schlägt sich folgerichtig auch in den Bodenpreisen nieder: In Wallisellen kostet der Quadratmeter erschlossenen Bodens in der Industrie- und Dienstleistungszone 4000 Franken. In Olten hingegen sind für zentrale Lagen 2000 Franken schon ein guter Preis.

● In Olten kommen auf 18 000 Einwohner 14 000 Arbeitsplätze. In Wallisellen dagegen wohnen rund 11 000 Menschen, die Gemeinde weist 8000 Arbeitsplätze auf. Auf einen Einwohner fallen in Olten also rund 0,75 Arbeitsplätze, ähnlich viele wie – bis jetzt – in Wallisellen. Doch die für Industrie- und Dienstleistungsunternehmen noch überbaubare Fläche beträgt

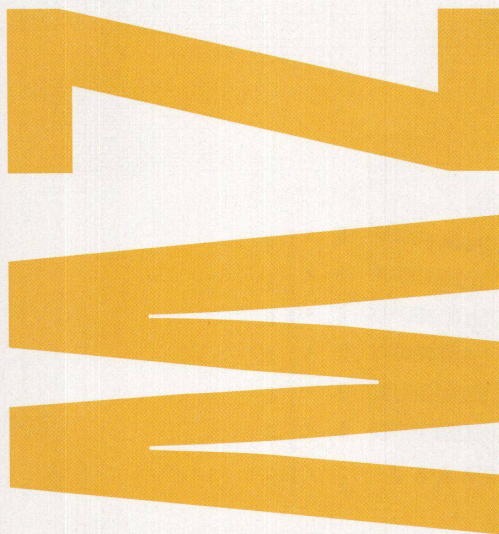
in Olten nur rund 10 Hektaren, während in Wallisellen allein das zurzeit diskutierte Projekt «Richti» auf 7 ha rund 2700 Büroarbeitsplätze bringen dürfte.

Das Richti-Areal ist aber nur ein Beispiel unter mehreren: Weitere Grossprojekte sind in Wallisellen kürzlich verwirklicht worden, stehen im Bau oder sind geplant. Und hier liegt der Hauptunterschied zu Olten: Dort steht zurzeit keine Industrie- oder Dienstleistungsansiedlung mit mehr als 300 Plätzen ernsthaft zur Diskussion.

Dennoch will Olten die Verkehrsgunst der Stadt – hier werden nach der Verwirklichung von Bahn 2000 pro Stunde 21 Schnellzüge halten – ausnützen. In einem Anfall von Grossspurigkeit hat der Förderverein Olten die Idee einer Bahnhofüberbauung lanciert, die im Vollausbau bis maximal 45 ha gross wäre und damit sogar HB-Südwest in den Schatten stellen würde. Genauere Untersuchungen waren allerdings ernüchternd: Einzig sinnvoll wäre eine Büronutzung. Aber auch für diese sind die Aussichten nicht rosig: «So gut, dass die Ansiedlung ohne grössere Anstrengungen vor sich geht, sind die Voraussetzungen aber angesichts der starken Konkurrenzstandorte nicht unbedingt», umschreiben Planer in einem Gutachten die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens. Oltens Wirtschaftsförderer Rolf Büttiker: «Das ist ein langfristiges Projekt, und einmal

müssen die SBB den Bahnhof ohnehin erweitern.» Dann werde er die Bundesbahnen zur Mitfinanzierung angehen. Weitergehende, generellere Vorstellungen für eine dezentrale Wirtschaftsentwicklung in der Schweiz waren dem Wirtschaftsförderer nicht zu entlocken. Immerhin hat Olten eine gewisse Attraktivität für sogenannte «Back-Office-Funktionen», für das, was im zweiten Glied passiert: Hat doch die Schweizerische Girozentrale der Banken (SEGA) hier ihr Domizil aufgeschlagen und der Region 60 neue Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor gebracht.

Und die Grenzen des Wachstums in Wallisellen? Wiederum am Beispiel des Richti-Areals, wo für die 2500 Arbeitenden 750 Parkplätze vorgesehen sind – eine Zahl, die angesichts der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der jetzt schon bestehenden Luftbelastung reichlich bemessen scheint. Geplant wurde die Überbauung, bevor die oppositionelle, VCS-nahe «Arbeitsgruppe Zürich-Nord» ihre Präsenz in der Agglomeration markierte und die Einhaltung der (Umweltschutz-) Gesetze verlangte, betont SKA-Generaldirektor Hans Geiger als Vertreter der wichtigsten Bauherrschaft. Er zeigt sich gegenüber den Forderungen nach einer Reduktion der Parkplätze keineswegs abgeneigt: «Wenn es irgendwo möglich ist, ohne Auto zur Arbeit zu gelangen, dann hier.» Die Botschaft hör' ich wohl...



Variante 8: Kleinstädte in Entwicklungsachsen – produktionsorientierte Landwirtschaft – traditionelle Fremdenverkehrsgebiete.
Variante 9: Kleinstädte dispers – produktionsorientierte Landwirtschaft – traditionelle und neue Fremdenverkehrsgebiete.
Zwanzig Jahre später stellen wir fest: Der Trend hat, was die Besiedlung betrifft, gewonnen. Die wirtschaftliche Macht jedoch folgte der Variante 1.