

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 6 (1993)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Das Metropolenprogramm : die Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen zu Zürichs Rolle in der Schweiz  
**Autor:** Loderer, Benedikt  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-119832>

### **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](#)

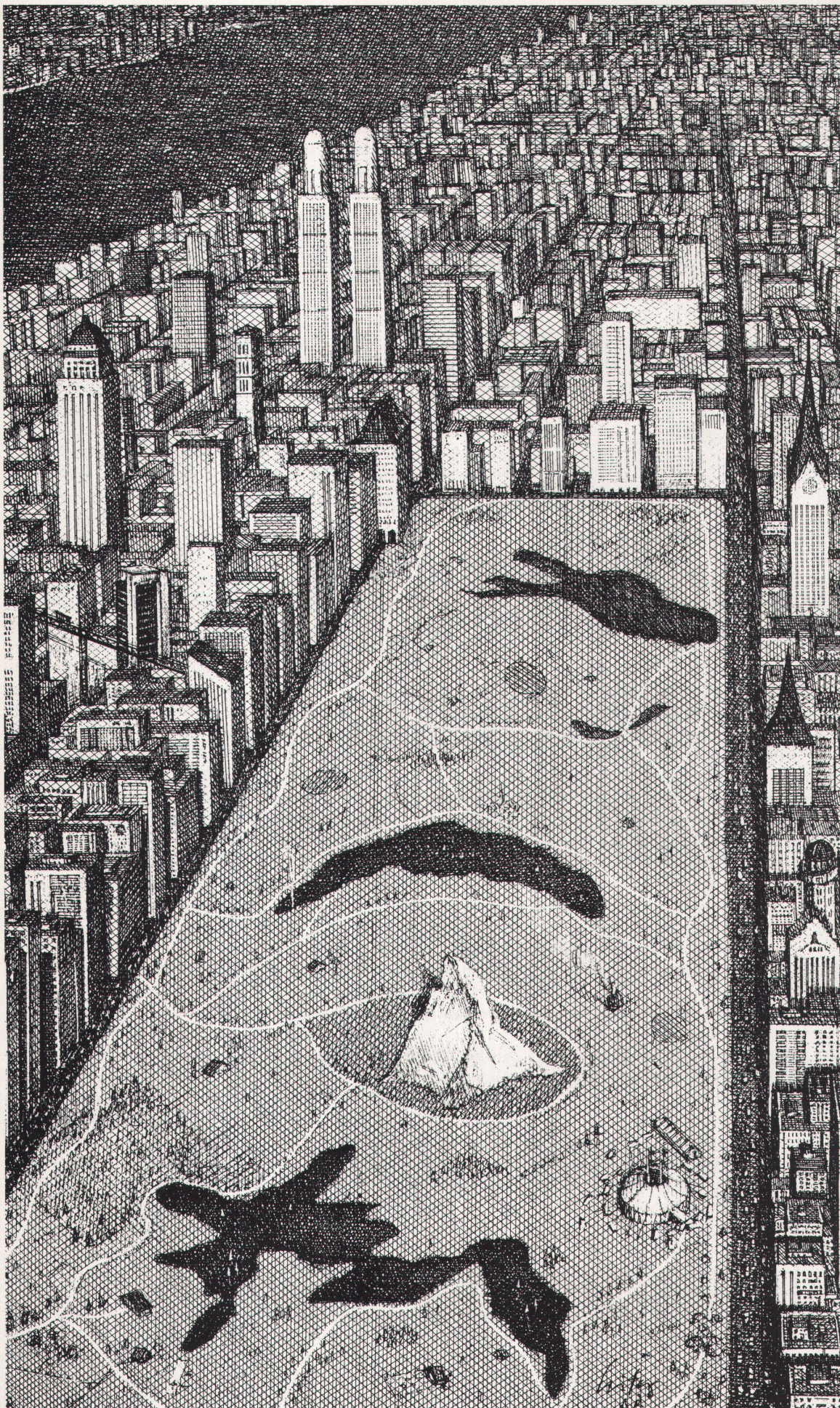
### **Terms of use**

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:** 14.01.2026

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





# Das M

Der Klimawechsel ist abrupt:  
Zürich steigt in Metropolenpro-  
gramm ein und rettet die Schweiz



# Metropolenprogramm

## Oder über Zürich sprechen heisst über die Schweiz reden

**Nicht mehr «Wasserkopf» ist die Grossregion Zürich, sondern neuerdings Brückenkopf und Tor zur Welt. Die Schweiz brauche zu ihrem Überleben eine Metropole, behaupten jene, die internationale Interessen haben. Zürich wird diese Metropole sein und uns im Konkurrenzkampf der europäischen Städte zu neuen Siegen führen. Ein Bericht über einen abrupten Klimawechsel.**

Die Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen (ZBV), ein Zusammenschluss von Fachleuten aus verschiedenen Gebieten, die sich aber alle in irgendeiner Form mit der Entwicklung der Region Zürich beschäftigen, führt alljährlich einen Vortragszyklus durch. Dieser Artikel ist eine subjektive, leicht überspitzte Berichtserstattung über die sechs Vortragsabende, die im Winter 92/93 stattfanden. Das Generalthema: «Der Grossraum Zürich auf dem Weg zu einer europäischen Region.» Gefragt wurde nach der Bedeutung Zürichs für Europa. Aber in dieser Frage ist eine zweite verpackt: Was bedeutet Zürich für die Schweiz, Bedrohung oder Chance?

Denn fast unbemerkt hat, zumindest in Zürich, ein Klimawechsel stattgefunden. Bis vor kurzem beherrschte das «Wasserkopfsyndrom» die Diskussion. Die freundeidgenössisch untragbare Tatsache nämlich, dass zuviel Wachstum sich auf die schweizerische Wirtschafts- und Finanzstadt Zürich konzentrierte, ja schlimmer noch, dass dieses Zürich das Wachstum zu seinen Gunsten steuere. Die Vor-

aussetzungen dazu sind vorhanden, denn wo, wenn nicht in Zürich, werden die Strukturentscheide getroffen? Die ganze Schweiz als Wirtschaftskolonie Zürichs, das war das grelle Bild, das die Kritiker an die Wand malten. Und davon gab es, je weiter westlich, desto mehr. Auch «Hochparterre» stiess in dieses Horn und gab mit dem Dezemberheft 1991 eine Karte mit dem eindeutigen Titel «Zürich-wasserkopf» heraus.

### **Nicht Wasser-, Brückenkopf**

Unterdessen hat der Wind gedreht. Über Nacht ist dieses Grosszürich nicht mehr die Gefahr, sondern die Rettung. Aus dem gefräßigen Wirtschaftsmoloch wird über Nacht das Tor zu Europa. Zürich, so tönt es nun, ist die einzige Stadt der Schweiz, die die Voraussetzungen zur europäischen Metropole besitzt. Und ohne Metropole ist für die Schweiz im künftigen Europa kein Heil. Nur wer über das Instrument Metropole verfügt, darf im neuen Orchester auch als Solist mitspielen, nur dessen Stimme wird von den andern auch gehört werden. Für die expansionsorientierte Wirtschaft, zum Beispiel für die Gesellschaft für Siedlungsentwicklung und Umwelt (GSU, nicht zu verwechseln mit der ZBV), ist klar, «dass das Wohlergehen des Lebensraums Zürich im gesamteidgenössischen Interesse liegt und dass der Lebensraum Zürich keinen Wasserkopf in der Schweiz, sondern einen Brückenkopf zum Ausland bildet». Ist also neuerdings das, was gut ist für Zürich,

auch gut für die Schweiz? Vielleicht, sicher aber ist, dass Sprechen über Zürich immer auch ein Reden über die Schweiz im Ganzen bedeutet.

Wenn in diesem Artikel von Zürich die Rede ist, so ist damit nicht die Stadtgemeinde allein, sondern immer das sogenannte Millionen-zürich gemeint, der Wirtschaftsraum zwischen Baden und Winterthur und zwischen Schaffhausen und Rapperswil. Kurz: das Gebiet des Verkehrsverbunds.

Woher der Klimawechsel? Seit dem 6. Dezember 1992 ist nichts mehr wie es war, wenn sich auch in der Zwischenzeit scheinbar nichts geändert hat. Die Ablehnung des Europäischen Wirtschaftsraums hat ja bisher unsere wirtschaftlichen Strukturen kaum, die politischen schon gar nicht verändert. Was sich aber verändert hat, ist der Blickwinkel. Das Stichwort «Wasserkopf» steht für eine rein schweizerische Betrachtung, für die helvetische Nabelschau. Das wachsende Zürich verschiebt das liebge-wordene eidgenössische Gleichgewicht und ist daher eine Gefahr für den Föderalismus. Zürich wird mit den Regionen Basel, Genf, Bern, Lausanne und Lugano verglichen. Im Grunde handelt es sich um Strukturhaltungspolitik auf eidgenössischer Ebene, ohne, dass der Bund über wirkliche Mittel verfügte, sie auch durchzusetzen. Die rivalisierenden politischen Kräfte legen sich gegenseitig lahm. Das Ganze heisst Bestandeswahrung. Über die Schweizergrenze hinaus geht dabei der Blick nur selten.

### **Neue Arbeitsteilung**

Leider kümmert sich die wirtschaftliche Entwicklung in ihrer Eigendynamik überhaupt nicht um die Bestandeswahrung und das eidgenössische Gleichgewicht. Etwas ungehalten sind wir erwacht, und die Tatsachen reiben uns unsanft die Augen aus. Nicht mehr «Wieviel Zürcher erträgt die Schweiz?» wird gefragt, sondern «Wofür braucht es denn überhaupt noch Schweizer?» Professor Angelo Rossi hat in seinem Vortrag im Rahmen des ZBV die Dinge bei Namen und Zahl genannt. Die «neue internationale Arbeitsteilung» führte zu einer Verschiebung «von zahlreichen arbeitsintensiven Arbeitsprozessen von den traditionellen Standorten in entwickelten Ländern Nordamerikas und Europas in Richtung der peripheren Länder und Regionen Südeuropas, ... Südasiens und Südafrikas». Diese Erkenntnis ist gewiss nicht neu. Neu hingegen ist, dass in der heutigen Wirtschaftsflaute uns die «neue internationale Arbeitsteilung» zum ersten Mal Sorgen zu machen beginnt. Es geht uns nicht mehr automatisch besser als den andern.

### **Kontrollrate und Strukturwandel**

Wie steht es mit dem Übergewicht Zürichs nun wirklich? Ein Indikator ist die sogenannte Kontrollrate. Sie ist das Verhältnis zwischen der Anzahl der Arbeitsplätze, welche einerseits die Unternehmen mit Sitz im Kanton Zürich in den andern Kantonen der Schweiz kontrollieren, und der Gesamtzahl der



Arbeitsplätze im betreffenden Kanton andererseits. Kurz, die statistische Antwort auf die alte Schweizerfrage: Wieviel wird von Zürich aus regiert? Zwischen 1975 und 1985 hat die Kontrollrate von 15,16 Prozent auf 13,72 Prozent abgenommen. Die Wirtschaftsmacht Zürichs in der Schweiz nahm also in zehn Jahren um rund einen Zehntel ab! «Gleichzeitig hat aber der Grad der wirtschaftlichen Kontrolle des Standortes Zürich auf der Weltkala – infolge der zunehmenden Verlagerung von Produktionstätigkeiten ins Ausland – zugenommen.» (Rossi) Hatten die 15 wichtigsten Grossunternehmen 1974 noch rund 46 Prozent ihrer Arbeitskräfte in der Schweiz beschäftigt, so waren es 1991 nur noch 37 Prozent. Daraus zieht Rossi folgenden Schluss: «Ich möchte zuletzt erwähnen, dass die Internationalisierungstendenz nicht nur die industriellen Unternehmen, sondern auch die Unternehmen des Dienstleistungssektors, wie Banken und Versicherungen, betrifft. Zusammenfassend kann man behaupten, dass in ihrer Entwicklung unter den modernen Bedingungen der Konkurrenz, auf dem europäischen und auf dem Weltmarkt, die exportierenden Unternehmen des Grossraums Zürich ... tatsächlich keine räumlichen Grenzen kennen.» Bisher waren wir stolz auf unsere internationalen Firmen, und nun stellen wir leicht irritiert fest, dass sie wirklich international sind und sich wohl um die Schweiz kümmern, allerdings nur im Rahmen der «modernen Bedingungen der Konkurrenz». Das Beispiel der Swissair hat es uns klar gemacht. Nochmals: Übergewicht Zürichs? Was sich ebenfalls verändert hat, ist die Wirtschaftsstruktur. Gemeint ist nicht allein die allbekannte Tertialisierung, sondern auch die Zusammensetzung der Firmen überhaupt. «Durch den Strukturwandel hat sich die dominierende Position des Grossraums Zürich in der schweizerischen Wirtschaft verstärkt, und dies, obwohl seine Kontrollrate zurückgegangen ist. Man stellt ... fest, dass die am schnellsten wachsenden Branchen des zweiten und dritten Sektors tatsächlich in diesem Raum lokalisiert sind.» (Rossi) Warum ist Zürich so übermächtig geworden? Weil hier das Neue geschieht.

### Metropole = Herrschaftsinstrument

Die gemütliche Zeit einer abgeschotteten Schweiz scheint nun vorüber. Statt mit Schweizerstädten wird Zürich nun mit Lyon, Mailand, Frankfurt oder München verglichen. Plötzlich reden alle von internationaler Konkurrenzfähigkeit und gleich darauf von Standortvorteilen. Dabei scheinen vier Dinge schon ausgemacht:

– Trotz der Ablehnung des EWR ist klar, dass die Schweiz sich mit dem zusammenwachsenden Europa arrangieren muss. Der Sonderfall ist wirtschaftlich erledigt, also wird er auch politisch nicht überleben. Die Teilung des Landes in eine «Reduitschweiz» und in eine «Europaschweiz» wird sich damit automatisch auswachsen. Innenpolitik reduziert sich auf Wirtschaftspolitik.

– Das Ziel bleibt unverändert. Der Wohlstand ist zu bewahren und womöglich zu mehren. Zürich als die schweizerische Europametropole heisst Weiterführen der bisherigen Wirtschaftspolitik unter neuen Umständen. Die Metropole ist ein Herrschaftsinstrument. Wir wollen im Club der Habenden einen Vorstandssitz, die Habenichtse haben dort nichts zu suchen, sie werden anderswo abgespiesen. Kurz, wir sind reich und wollen es bleiben.

– Die Metropole wird als ein Anschlussbauwerk verstanden. Sie garantiert das Eingeknüpftsein in die internationalen Netze erster Grössenordnung. Die Metropole ist der Garant für das internationale Dabeisein. Ohne Metropole werden wir zweitrangig. Wir wollen Zentrum sein, nicht Peripherie.

– Neben Zürich gibt es keinen andern ernsthaften Anwärter auf das Amt der Metropole. Der Vorsprung Zürichs ist bereits nicht mehr aufzuholen. Ob dieses Programm in der Schweiz überhaupt eine Mehrheit findet, ist zumindest umstritten. Auf der politischen Traktandenliste steht die aktive Umwandlung des Landes, sein Umbau zur internationalen Konkurrenzfähigkeit nirgends. Allerdings arbeitet der Baumeister Trend unverdrossen daran. Wird aber überhaupt in der Schweiz entschieden, was in der Schweiz geschieht?

### Standortvorteile

Trotzdem, Standortvorteile. Sie sind oft schon vorgestellt worden.

Zürichs geographische Lage ist prächtig. Die Stadt liegt in der «europäischen Banane», jenem 400 Kilometer breiten Wirtschaftsgebiet, das sich von Südeuropa bis in die Lombardei hinzieht und in dem die prosperierendsten Städte Europas zu finden sind: London, Amsterdam, Brüssel, Luxemburg, Frankfurt, Stuttgart, Mailand und selbstverständlich auch Zürich. Die Infrastruktur ist gut ausgebaut vom internationalen Flughafen bis zur S-Bahn. Hier gibt es die begehrten Dinge wie gut ausgebildetes Personal, Naherholungsgebiete, Rechtssicherheit, geringe Kriminalität, gute Schulen aller Stufen ... die Liste kann noch um einige Pluspunkte verlängert werden. Sie wird hier als mehr oder weniger bekannt vorausgesetzt. Es sind die Argumente der Stadtverkäufer. Zum Beispiel: «Der Lebensraum Zürich und die Schweiz liegen im Schnittpunkt der Region mit dem hauptsächlichsten Wachstum der europäischen Wirtschaft und der Region mit den bevorzugtesten Wohnlagen. Es ist somit eine optimale Ausgangslage gegeben (GUS).»

### Standortmängel

Was aber fehlt noch zur europäischen Metropole? Der Stadtpräsident Josef Estermann legte in einem anderen Zusammenhang den Finger auf einen der wunden Punkte: «Tagesreisen (mit Rückreisemöglichkeit am gleichen Tag) zu möglichst vielen andern europäischen Zentren bilden ein wichtiges Kriterium der Standortgunst. Wir werden uns, zusammen mit Bund und Kanton, vermehrt um die Integration in die europäische Bahnlandschaft kümmern müssen. Der Anschluss an die NEAT ist noch nicht befriedigend gelöst. Die Bahn 2000 berücksichtigt Zürich nur auf der West-Ost-Achse. Es muss eine Anbindung ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz erfolgen und auch das Defizit bei den Verbindungen in die östlich von Zürich gelegenen Zentren Stuttgart, München und Wien wettgemacht werden.» Wie solches in den faulen Kompromiss der NEAT-Planung und ins Loch der Bahn 2000-Kasse passt, hat Estermann nicht gesagt. Mit Recht hat er aber das Fehlen einer «federal urban policy» beklagt. Denn wenn es

wahr ist, dass Zürich zum Besten der gesamten Schweiz zur europäischen Metropole ausgebaut werde, so werden wir mit einer Verkehrspolitik, die es in erster Linie allen recht machen will, nicht weiter kommen. Vielleicht müssen wir trotz allem einmal Farbe bekennen und echte Prioritäten setzen.

Dazu gehören nach der Meinung der Metropoliten selbstverständlich auch der Ausbau des Flughafens Kloten und seine Entlastung vom Privatflugverkehr. Dafür bietet sich der heutige Militärflugplatz Dübendorf an. Dass das Autobahnnetz in der Region Zürich zügig fertiggestellt werden muss, ist ebenfalls klar. Die Autobahn N 4 durchs Säuliamt, die Südumfahrung mit dem Uetlibergtunnel und die Sihltiefstrasse als Anschluss an den Milchbuckeltunnel sind notwendig für eine Metropole. Selbst die Option für einen Seetunnel ist offenzuhalten. Und wenn einmal die erste Strecke der Swiss Metro zwischen Basel und Zürich, genauer: zwischen den Flughäfen Kloten und Blotzheim gebaut ist, wird auch die Dimension der Metropole offenbar. Ihr Hinterland umfasst mindestens die ganze Deutschschweiz.

### Den Pelz waschen, ohne ihn nass zu machen

Wohnungen braucht's, und zwar für alle Bedürfnisse, aber auch «Top-Wohnungen» für die internationalen Top-Manager und ihre Familien. Dazu hat sich der Kanton Zürich in Form seines Amtes für Raumplanung auch schon Gedanken gemacht. Christian Gabathuler, der Kantonsplaner, fasste im ZBV drei Richtlinien zusammen:

1. «Die Zukunftstauglichkeit unserer Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern.» Die Siedlungsentwicklung nach innen soll dafür sorgen, dass die Natur- und Landschaftsräume geschont werden können. Sie gelten in ihrer Vielfalt als einer der wichtigen Standortvorteile Zürichs.

2. «Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.» Die S-Bahn als Rückgrat – alle werden das unterschreiben, solange sie sicher sind, dass es Lippenbekenntnisse bleiben.

3. «Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und ak-



## 40 Jahre ZBV und (k)ein bisschen weiser?

Zu ihrem 40. Geburtstag will die Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen sich eine Standortbestimmung schenken. Was wurde erreicht, wieviel Regierung braucht die lebenswerte Wohn- und Arbeitsstadt, und was steht vor der Tür? In folgenden öffentlichen und unentgeltlichen Veranstaltungen werden Antworten auf diese Fragen gesucht:

<b>40 Jahre ZBV – 100 Jahre Gross-Zürich</b> Ein Blick in den Spiegel der Stadtentwicklung	23.11.93
<b>Ist Stadtförderung nötig?</b> Zürich in der internationalen Städtekonkurrenz	14.12.93
<b>Verkehrsentwicklung</b> Stadtentwicklungspolitik ist Verkehrspolitik	11.01.94
<b>Stadtgestalt</b> Wie hat sich die Stadtgestalt verändert?	01.02.94
<b>Wohnungsbau</b> Das Pannendreieck von Boden, Geld und Bau	01.03.94
<b>Umweltentwicklung/Stadtökologie</b> Wie kamen wir in die Umweltsituation hinein, wie hinaus?	15.03.94
<b>Zentrumsentwicklung</b> Welche Rolle soll Zürich in der Schweiz spielen?	26.04.94

(Alle Veranstaltungen finden von 17 bis 19 Uhr in Miller's Studio in der Mühle Tiefenbrunnen statt)

tiv zu fördern.» Das ist die Weiterführung der bisherigen Politik, deren Haupterfolg darin bestand, das Baugebiet vom Nichtbaugebiet zu scheiden. Neu daran ist eigentlich nur die Betonung. Nicht mehr Landwirtschaft steht im Vordergrund, sondern Landschaftspflege. Denn auch die Landwirtschaft verliert an Gewicht. Wie andere Planwirtschaften anderswo, zerbröckelt auch dieser aus den Kriegszeiten geerbte Nationalpark mit unschweizerischer Geschwindigkeit. Noch gestern raufte wir uns um die Fruchtfolgeflächen, und heute versuchen wir, den Bauern die Überlebensnotwendigkeit der Gatt-Verträge klarzumachen. In den Zielsetzungen des Kantons allerdings ist das Instrument Metropole nicht enthalten. Die Planung bleibt defensiv. Auch hier geht es um Bestandeswahrung. Wie kann man wachsen, ohne Naturreserve hergeben zu müssen? Ein Bekenntnis zur Metropole jedenfalls sind Kantonsplaner Gabathu- lers Grundsätze nicht.

Davon ist auch aufseiten der Stadtregierung nichts zu hören. Die im letzten Sommer angenommene neue Bau- und Zonenordnung ist eine Umbauordnung, doch ist dabei weniger an den Umbau zur Metropole gedacht worden. Die Parole hiess: Die Wohnstadt in der Arbeitsregion. Doch ist auch hier einiges in Bewegung. Auf den industriellen Brachflächen tut sich einiges, namentlich in Oerlikon (vgl. HP 5/92 und 12/92).

### Wer will die Metropole?

Zurück zum Klimawechsel. «Innerhalb kurzer Zeit ist der Vorwurf «Wasserkopf» verstummt und Zürichs Stellvertreterrolle in Europa und der Welt in den Vordergrund gerückt ... Auf einmal überzog die Angst, die Schweiz könnte – ohne einen Zugang zur Welt – zur Randregion verkommen», stellte Stadtpräsident Estermann fest. Diese Angst ist die Angst vor dem Normalfall. Vier Jahre nach dem Fall der Mauer merken nun auch wir, dass sie weg ist. Und mit ihr die al-

ten Standortvorteile. Wir sind keine Sicherheitsinsel mehr. Es kann nicht sein, dass sich Europa rund um uns herum grundlegend verändert, bei uns aber alles beim Alten bleibt. Uns steht eine schwere Arbeit bevor: Da wir kein Sonderfall mehr sind, müssen wir normal werden, gewöhnliche Europäer. So wie die Belgier, die Holländer oder gar die Österreicher. Das Metropolenprogramm ist die Antwort der internationalisierten Wirtschaft auf diesen Normalfall. Wenn wir schon werden müssen wie die andern, so wollen wir auch gleichlange Spiese. Die Metropole ist einer der wichtigsten davon.

Aber: Die Metropole ist vor allem eine Frage der Investitionen in Infrastrukturen aller Art. Solche, namentlich die NEAT und die Bahn 2000, sind beschlossen. Mit dem Metropolenprogramm haben sie wenig zu tun. Bauen wir für die falsche Schweiz, die der Welt von gestern? Über Zürich nachdenken heisst über die Schweiz nachdenken. Allein in der Schweiz wird

spärlich über Zürich nachgedacht. Ebenso wenig beschäftigen wir uns mit der künftigen Rolle der Schweiz in Europa. Lieber stimmen wir über 34 Flugzeuge ab. Anders herum: Bestandeswahrung ist keine Politik. Wir sollten endlich über die wirklich wichtigen Dinge reden. Wer will die Metropole? Hat jemand dazu etwas zu sagen?

Benedikt Loderer