

# «Zürich und die Schweiz»

## Impressum

Regionalplanung Zürich und Umgebung  
Seefeldstrasse 329  
8008 Zürich  
[www.rzu.ch](http://www.rzu.ch)

### Zitiervorschlag:

RZU, Regionalplanung Zürich und Umgebung (2008): Zürich und die Schweiz. Mit einem Essay von Bruno Fritzsche. 50 Jahre RZU 1958–2008. Zürich: RZU.

### Druck:

Eichholzer Druck & Kopie AG, Feldeggstrasse 42, 8008 Zürich

Alle Rechte vorbehalten

© RZU Dezember 2008

# Inhalt

Einleitung	3
Essay «Zürich und die Schweiz» von Bruno Fritzsche	4
Podiumsgespräch mit Claude Longchamp und Iwan Rickenbacher moderiert von Marco Meier	14

## Einleitung

Aus Anlass ihres 50-jährigen Jubiläums hat die RZU eine Reihe von Grundlagen und Analysen selbst durchgeführt oder es ist ihr gelungen, ausgewiesene Experten für Abhandlungen zu bestimmten Themen zu gewinnen. Zu diesen Arbeiten zählt der vorliegende Essay von Professor Bruno Fritzsche über «Zürich und die Schweiz».

Die RZU hat schon zu Zeiten ihrer Gründung den Kern dessen gebildet, was zwischenzeitlich allgemein als Agglomeration Zürich bekannt geworden ist. Neuerdings wird in der darüber hinaus gehenden Abgrenzung vom Metropolitanraum Zürich gesprochen. Die nationale Raumplanung bezweckte seit ihren Anfängen eine räumlich über das ganze Land ausgeglichene Entwicklung und postulierte dieses Ziel vom Leitbild «CK-1973» bis hin zu den «Grundzügen der räumlichen Entwicklung» (GROCH) Mitte der 1990er Jahre. Mit der Agglomerationspolitik des Bundes begann ab 2001 jedoch eine neue Ära. Sie fusst auf der Erkenntnis, dass die Zukunft der Schweiz in den Agglomerationen entschieden wird, weil diese den Motor der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung bilden. Unter diesen neuen Vorzeichen hat die RZU in einem mehrjährigen Prozess ihr Raumentwicklungsleitbild «Siedlung und Verkehr» (REL) erarbeitet und damit die ihr neu von der nationalen Politik zugewiesene Wachstums- und Entwicklungsrolle angenommen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage nach dem Verhältnis zwischen «Zürich und der Schweiz» neu, die seit der Entstehung der modernen Eidgenossenschaft vor über 150 Jahren nie einfach zu beantworten gewesen ist. In karikaturhafter Vereinfachung hat sich bei den Miteidgenossen das Bild des mächtigen und arroganten Zürchers eingeprägt, auf den die Nichtzürcher mit einem ablehnenden oder missgünstigen «Anti-Zürich-Reflex» reagieren. Schon in Erwartung dieses Reflexes halten sich die Zürcher ihrerseits häufig zurück.

Um etwas Licht in die komplexe Geschichte dieser Beziehung zu bringen, hat es Prof. em. Dr. Bruno Fritzsche unternommen, seine Analysen, Beobachtungen und Überlegungen an- und in einem Essay zusammen zu stellen. Dieser nachfolgend abgedruckte Essay bildete auch die massgebliche Grundlage für das Podiumsgespräch, das am Jubiläumsanlass vom 25. September 2008 stattfand. Das Podiumsgespräch wurde von Dr. Claude Longchamp, Marco Meier (Moderation) und Prof. Dr. Iwan Rickenbacher geführt. Die wichtigsten Feststellungen und Befunde dieses Gesprächs sind im Anschluss an den Essay zusammengestellt.

Es ist sowohl für die RZU als Institution als auch für das RZU-Gebiet hilfreich, sich über das vielschichtige Verhältnis zwischen «Zürich und der Schweiz» klarer zu werden. Denn auf dieser Grundlage dürfte es dem RZU-Raum besser gelingen, seine Anliegen in die nationale Politik einzubringen.

Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)  
Dr. Donald A. Keller, Direktor

# Essay «Zürich und die Schweiz»

Von Prof. em. Dr. Bruno Fritzsche

«Für Zürich habe ich meiner Lebtag nie eine besondere Zuneigung empfunden», schrieb Pierre Béguin, Chefredaktor der «Gazette de Lausanne», in einer Artikelserie, welche 1969 in der NZZ erschien. Das Unbehagen gegenüber Zürich liesse sich mit zahlreichen weiteren Zitaten belegen. Es macht sich besonders dann bemerkbar, wenn Zürich wieder einmal mit seiner wirtschaftlichen Vormachtstellung auftrumpft. Als beispielsweise im Sommer 1996 die damals noch existierende Swissair bekannt gab, dass sie die meisten Interkontinentalflüge ab Genf streichen und nach Zürich verlegen würde, führte das zu einem Aufschrei in der Romandie und galt als weiteres Beispiel dafür, wie das Welschland von der Deutschschweiz im allgemeinen und Zürich im besonderen dominiert, ja kolonisiert würde. Mit der aktuellen Flughafenpolitik brüskieren die Zürcher die Freundeidgenossen im Aargau und im Thurgau. Bern und Basel wurden vor den Kopf gestossen durch den Zürcher Vorschlag, die Spitzenmedizin sei vernünftigerweise an einem Ort zu konzentrieren, und dieser Ort sei selbstverständlich Zürich.

Die Zürcher scheinen ständig bei ihren Miteidgenossen anzuecken. Befragt man allerdings Google, die moderne Sphinx, so sind von den Zürchern, die rund 6 Millionen Mal erwähnt werden, erstaunlicherweise nur 282 «arrogant» und 4 «überheblich». Der «Wasserkopf Zürich» figuriert lediglich 6-mal. Das mag damit zusammenhängen, dass die reflexartigen Vorbehalte gegen Zürich mehr am Stammtisch und in Sitzungszimmern als in schriftlicher Form vorgebracht werden. Im übrigen lässt sich der leise Verdacht nicht ganz von der Hand weisen, dass es die Zürcher selbst sind, die das Thema gerne aufgreifen, um darüber zu klagen, dass sie zwar respektiert, aber nicht geliebt werden.

Fast ebenso vage und diffus wie das Unbehagen selbst ist das Objekt, wogegen es sich richtet: Ist es die Stadt, der Kanton, oder die in Zürich ansässige Wirtschaft? Im Falle der Swissair betraf es eine in Zürich domizilierte, privatrechtlich organisierte Gesellschaft, bei der im Übrigen der Bund ein Hauptaktionär war. Die Forderung nach Konzentration der Spitzenmedizin in Zürich stammte von der kantonalen Regierung. Im September 2008 beantragte sie schliesslich – nach jahrelanger Diskussion – dem Kantonsrat den Beitritt Zürichs zum interkantonalen Konkordat über die hochspezialisierte Medizin. Kanton und Stadt Zürich sind aber beileibe nicht dasselbe, auch wenn in diesem speziellen Fall beide zumindest zeitweise der gleichen Meinung waren. Im Allgemeinen aber, das zeigen Abstimmungsresultate und Parteienstärken zur Genüge, sind sich Kanton und Stadt meist gar nicht grün.

## **Stadt und Land**

Dieser Gegensatz zwischen Stadt und Kanton Zürich wird oft zu wenig wahrgenommen. Es gibt im Kanton noch ausgesprochen ländliche Gebiete, auch wenn

diese durch den Ausbau des Verkehrsnetzes immer mehr in den Sog der Stadt geraten. Der Anteil der Agrarbevölkerung ist zwar nur etwa halb so gross wie im schweizerischen Durchschnitt, trotzdem ist Zürich mit einer offenen Ackerfläche von 293 km<sup>2</sup> ein wichtiger Landwirtschaftskanton, übertroffen nur von der Waadt (589 km<sup>2</sup>) und Bern (506 km<sup>2</sup>). Selbst im Planungsgebiet der RZU beträgt der Anteil der Landwirtschaftsfläche satte 36%.

Das Misstrauen gegenüber «Zürich» ist zunächst ein Misstrauen des Kantons gegenüber der Stadt. Für die Gefahr der «Vorherrschaft der Hauptstadt» habe das «Landvolk ein feines instinktives Gefühl des Unbehagens und der Furcht», vor allem, wenn es sich um eine Stadt «mit roter Kappe» handle, «und mit derart internationalem Einschlag, wie das beim heutigen Zürich der Fall ist». Das schrieb der «Zürcher Bauer» anlässlich der zweiten Eingemeindung, die 1929 scheiterte und 1934 schliesslich in stark reduziertem Umfang verwirklicht wurde. Die Bedenken waren dabei aus Sicht der Landschaft nicht ganz unbegründet. 1798 hatte sie sich aus der Untertänigkeit von den gnädigen Herren der Stadt befreit, nach der Regenerationsverfassung von 1831 dominierte das Land mit 171 Abgeordneten die Stadt (71 Abgeordnete) in der gesetzgebenden Behörde. Durch das schnelle Wachstum drohte die Stadt wiederum die Mehrheit zu erringen. Lebten um 1798 rund 10% der Gesamtbevölkerung auf dem Gebiet der heutigen Stadt, so waren es 1930 47% und 1950 knapp mehr als die Hälfte. Seither allerdings ist der Anteil wieder deutlich zurückgegangen und betrug im Jahre 2000 nur noch 30%. Von einer politischen Dominanz kann also keine Rede mehr sein, vielmehr beklagt sich die Stadt darüber, dass sie, gemessen an ihrer Bedeutung und ihren Problemen, viel zu wenig Gehör fände in der kantonalen, vor allem auch in der eidgenössischen Politik.

Das Zitat aus dem «Zürcher Bauer» macht deutlich, dass hinter dem Stadt-Land-Gegensatz ein Rechts-Links-Gegensatz steht. Die «Roten», die damals die Mehrheit in Stadtregierung und -parlament errungen hatten, galten immer noch weit herum als unschweizerisch, als Teil der «Proletarier aller Länder», die sich vereinigen wollten, oder, wie der deutsche Kaiser sie genannt hatte, als «vaterlandslose Gesellen», ein Epithet, das heute viel eher auf die Manager auf der Chefetage zutrifft als auf die Arbeiterbewegung, welche ihre internationale Ausrichtung weitgehend verloren hat.

### **Symbol der Stadtfeindschaft**

«Zürich» ist weniger eine geographisch definierte Grösse (Stadt, Agglomeration oder Kanton) als eine Chiffre für eine allgemeine Stadtfeindschaft. Diese entwickelte sich im Lauf des 19. Jahrhunderts. Galt im Ancien Régime die Stadt als Ort der wohl geordneten Gesellschaft und der Zivilisation, die des Abends ihre Tore schloss gegen das unkultivierte und wilde Land, so wurde im Lauf der Industrialisierung und des überbordenden Wachstums die Stadt zunehmend als Ort des Lasters, der gesellschaftlichen Verwilderung und des Chaos wahrgenommen. Stadtfeindschaft und Stadtflucht waren am Ende des 19. Jahrhunderts in allen Industrieländern heiss diskutierte Themen. In der Schweiz nahm dieser Diskurs

eine spezifische Form an, indem der verderbten Stadt nicht die nun als heil und harmonisch geltende Natur im Allgemeinen entgegengesetzt wurde, sondern ganz spezifisch «der gesunde Bauernstand». Gegen die vorwiegend in den Städten organisierte, in dieser Zeit sehr streikfreudige, militante, klassenkämpferische und «internationalistische» Arbeiterschaft baute man als Gegenkraft die Bauern auf, die ihrerseits Zugeständnisse von den regierenden Bürgerlichen erwarteten, beispielsweise in der Frage um landwirtschaftliche Schutzzölle.

So wurde aus dem Kampf der politischen Systeme von Kapitalismus und Sozialismus der Gegensatz von Stadt und Land mit dem Vorteil, dass in dieser diffusen geographischen Zuteilung auch Widersprüchlichkeiten möglich waren. So galt die Stadt nicht nur als Brutstätte der proletarischen Revolution, sondern auch als Tummelfeld der (Finanz-)Kapitalisten, welche die verschuldeten Bauern bedrängten, und deshalb auch in den städtischen Sündenpfeil gehörten. Die Bauern dagegen, welche um 1910 nur noch etwa ein Viertel der Bevölkerung stellten, wurden zum Fundament der Eidgenossenschaft erklärt. Federführend in dieser Mythenbildung war der wortgewaltige Bauernsekretär Ernst Laur, der den Satz prägte: «Schweizertum ist Bauerntum».

Die Schweiz als Bauernstaat war auch Teil der «Geistigen Landesverteidigung», jenes merkwürdigen Ideenkonglomerats, welches die Schweiz zur Abwehr faschistischen und nationalsozialistischen Gedankengutes aufbaute. Die Landesausstellung von 1939 in Zürich war auf der einen Seite eine eindruckliche Leistungsschau der modernen städtischen Industriegesellschaft, auf der anderen Seite wurde sie überwölbt vom Mythos der bäuerlichen Schweiz, eine eigentliche Apotheose der Bauerntümelei. Auf dem sogenannten «Höhenweg» illustrierten zwölf Gemeinden den Begriff «Heimat». Darunter befand sich charakteristischerweise keine einzige Stadt. Saint-Saphorin, nicht Lausanne, Carona, nicht Lugano, Rüederswil, nicht Bern, Stammheim, nicht Zürich repräsentierten die schweizerische Heimat.

Dieses rückwärts gewandte Selbstbild der Schweiz, das in der Zeit äusserer Bedrohung von 1933–1945 gute Dienste geleistet hatte, behauptete sich auch in der Ära des Kalten Krieges, nun unter anderen Vorzeichen: an die Stelle der akuten Gefahr von Seiten des nationalsozialistischen Deutschlands trat der weitgehend hypothetische Angriff durch die Sowjetunion. Auch heute noch, bald zwanzig Jahre nach dem Zusammenbruch des Ostblocks, finden sich Elemente der «Geistigen Landesverteidigung» im Gedankengut des Rechtspopulismus.

Das dabei tradierte Bild von der ländlichen Schweiz entspricht je länger je weniger der Wirklichkeit und hat unter anderem dazu geführt, dass sich eine urbane Kultur in der Schweiz noch wenig entwickeln konnte, obwohl heute mehr als zwei Drittel der Bevölkerung in den Städten und ihren Agglomerationen lebt. Das Misstrauen gegenüber Zürich ist denn nicht nur ein Unbehagen gegenüber einem bestimmten Ort, sondern darüber hinaus an der Stadt schlechthin, die in der grössten Stadt ihre deutlichste Ausprägung findet.

### **Ist Zürich zu gross?**

Wenn der eingangs zitierte Béguin Zürich als «Fremdkörper» empfindet, dann mag auch diese generelle antiurbane Haltung mitschwingen. Konkret allerdings bezieht er sich darauf, dass «die auf das Gigantische hinzielende Stadt» nicht recht zu unserem Land passe, «das sein Gleichgewicht dem Sinn für das Mass und der Vorliebe für ausgewogene Verhältnisse verdankt.»

Zürich also sei zu gross für die Eidgenossenschaft, ein Vorwurf, auf den sich viele Zürich-kritische Äusserungen reduzieren lassen. Nur, stimmt das überhaupt? In der Agglomeration Zürich leben rund 15% der Schweizer Bevölkerung, in der Kernstadt selbst 5%. Im Vergleich zu anderen europäischen Nationen liegt das durchaus im Rahmen. Die «Greater London Aerea» umfasst etwa 13% der britischen Bevölkerung, die «unité urbaine» von Paris 15% der französischen.

Diese Vergleiche seien nicht zulässig, meinte der Journalist Fritz René Allemann, der in einer viel beachteten Artikelserie die Schweiz im Spiegel der Kantone portraitierte (letzte Buchausgabe von 1988). Europäische Gross- und Hauptstädte nämlich seien die logische Konsequenz aus einem zentralistischen Staatsaufbau; Zürich aber drohe, mit seiner Grösse das Gefüge des schweizerischen Föderalismus zu sprengen. Tatsächlich aber hat die Stadt, gerade in der föderalistischen Struktur der Schweiz kein übermässiges Gewicht. Auf Bundesebene hat sie keinerlei institutionalisierte Mitwirkungsmöglichkeit, im Kanton ist sie, gemessen an der Bevölkerung und damit an der Stimmkraft, in der Minderheit und wird auch im politischen Prozess immer wieder einmal überstimmt. Damit das so bleibe, soll die Stadt nicht über ihr jetziges Territorium herauswachsen. Das ist mit ein Grund, warum weitere Eingemeindungen, womit 1893 und 1934 die politische Grösse der wirtschaftlich-gesellschaftlichen Realität angepasst wurde, seither tabu sind.

Meint man mit dem «Moloch Zürich» den Kanton, so ist sein Einfluss im Bund tatsächlich grösser geworden. Aber erst in den 1950er Jahren hat er den bisher mächtigsten Kanton Bern bevölkerungsmässig überflügelt und stellt seither die meisten Parlamentarier im Nationalrat. Doch auch hier stellt die föderalistische Struktur ein Korrektiv zur Verfügung, indem im Ständerat Zürich nur mit zwei Abgeordneten vertreten ist, wie alle andern Kantone auch. Das einzige Vorrecht, das sich Zürich sichern konnte, ist, dass im Bundesrat immer auch ein Zürcher Einsitz haben sollte, ein ungeschriebenes Gesetz, das auch für Bern zutrifft.

Nun wird man dem entgegenhalten können, dass zwar gerade die föderalistische Struktur die Übermacht Einzelner zurückbinde, dass aber die Wirtschaft, die einen starken Einfluss auf die Politik ausübt, auf Zürich konzentriert sei, und dass damit die Zürcher Wirtschaftsmacht durch Lobbying und andere Einflussnahmen indirekt die Bundespolitik dominiere. Das mag wohl richtig sein, nur ist die in Zürich massierte Wirtschaft weder von Zürchern beherrscht, noch vertritt sie zürcherische Spezialinteressen. Das Aktionariat der Grossfirmen ist international, an der Spitze der einen Grossbank stand bis zum April 2008 ausgerechnet ein Basler, ein anderer Nicht-Zürcher ist CEO der zweiten. Die Zeiten, da die zürcherische



Wirtschaft auch von alteingessenen Zürcher Familien beherrscht wurde, sind längst vorbei.

Allemann führt als Beispiel des übermächtigen Zürcher Einflusses auf die Politik den «Vorort des Handels- und Industrievereins» (heute *économie suisse*) an, «der oft mehr Einfluss auf die schweizerische Politik ausübt als die Parteien». Tatsächlich blieb der Wirtschaftsdachverband, der ursprünglich alle paar Jahre seinen Sitz wechselte (und deshalb, nach dem Muster der alteidgenössischen Politik «Vorort» genannt wurde), schon 1882 hier hängen. Er ist aber deshalb keine spezifisch zürcherische Institution, sondern der Interessenvertreter der schweizerischen Wirtschaft insgesamt. Man sollte ob der ökonomischen Potenz des Wirtschaftsraumes Zürich nicht vergessen, dass es auch in der übrigen Schweiz bedeutende Unternehmen gibt. Der weltgrösste Nahrungsmittelkonzern, Nestlé, hat seinen Sitz in Vevey, verschwegene Rohstoffhändler und diskrete internationale Holdinggesellschaften sind in Zug domiziliert, zwei der wichtigsten Exportbranchen, Chemie und Uhrenindustrie, spielen in Zürich kaum eine Rolle. Seit dem Zerfall der einst mächtigen und weltberühmten Konzerne der Maschinen- und Elektroindustrie ist auch diese Branche in Stadt und Kanton Zürich untervertreten.

Zürichs Anteil an der schweizerischen Wertschöpfung ist zwar überdurchschnittlich, aber nicht überwältigend. 2004 betrug das Pro-Kopf-Einkommen im Kanton Zürich gut 67'000 Franken. Das liegt zwar 28% über dem eidgenössischen Durchschnitt, aber markant hinter Zug (92'000 Fr.) und Baselstadt (108'000 Fr.). Auch die Erträge aus der direkten Bundessteuer zeigen, dass die Zürcher nicht zu den einkommensstärksten Schweizern gehören. Im Jahre 2004 zahlten sie 1'400 Franken Bundessteuern pro Kopf, das ist deutlich weniger als die Nachbarn in Schwyz (1'800 Fr.) oder Zug (2'500 Fr.). Hier macht sich ein anderer Föderalismus bemerkbar, einer der Konkurrenz und nicht der Solidarität. Die kantonale Steuerhoheit ermöglicht es, durch entsprechende Tarife Grossverdiener anzulocken, respektive aus andern Kantonen, in denen sie ihre lukrativen Geschäfte tätigen, abziehen. In diesem Sinn hat Zürich die ehemals strukturschwachen Agrarkantone Schwyz und Zug indirekt und ungewollt finanziert. Ähnliches gilt auch für Unternehmen. Zug, nicht weiter von der Stadt Zürich entfernt als Winterthur, aber mit eigener Steuerhoheit, verspricht Zentrumsnähe bei niedriger Steuerbelastung vor allem für Holdinggesellschaften mit dem Erfolg, dass der Kanton Zug das zweitgrösste Pro-Kopf-Einkommen aller Kantone aufweist.

Die ökonomische Übermacht Zürichs in seinen politischen Grenzen muss also relativiert werden. In einem ökonomisch-gesellschaftlichen Kontext gehört auch Zug zum Wirtschaftsraum Zürich. Um diese, die politischen Grenzen überwuchernden Gebilde fassen zu können, hat die Statistik das Gebilde der sogenannten «Metropolitanregion» eingeführt. Die Metropolitanregion Zürich greift weit über das Kantonsgebiet hinaus und umfasst unter anderem die Agglomerationen Schaffhausen, Frauenfeld, Rapperswil-Jona, Baden-Brugg oder Lenzburg. Sie ist Lebensraum für rund 1.7 Millionen Menschen. Sie entspricht der Bevölkerung der Stadt Barcelona; deren «Area Metropolitana» ist fast doppelt so gross (3.2 Mio.). Wenn man über

die adäquate Grösse spricht, darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Schweiz als Industrienation, für die der Aussenhandel überlebenswichtig ist, auf ein starkes Zentrum angewiesen ist, um im Wettbewerb mit andern Wirtschaftszentren zwischen London und Mailand, zwischen Barcelona und München mithalten zu können.

### **Der Aufstieg Zürichs im 19. Jahrhundert**

Wenn es darum geht, die ökonomische Vorherrschaft Zürichs zu erklären, rekurrieren manche Autoren gerne auf den Volkscharakter. Allemann spricht von der «munteren Grosszügigkeit, Beweglichkeit und Unvoreingenommenheit eines Volksschlages», in dem sich «Gewerbsamkeit und Gelehrsamkeit» vereinen. Béguin attestiert den Zürchern «Toleranz und Offenheit». Gerade diese Offenheit aber macht es schwer, die Zürcher als eigenen Volksstamm zu definieren. Glaubensflüchtlinge aus dem Süden brachten nach der Reformation das Seidengewerbe zur Blüte, ein Thurgauer gründete im 19. Jahrhundert die Rentenanstalt, ein Süddeutscher den Industriekonzern Oerlikon-Bührle, um nur einige wenige Beispiele zu nennen. Aber nicht nur in der Wirtschaft, auch im Bereich von Staat und Politik haben Zugezogene wichtige Positionen besetzt. Der Bürgermeister Hans Waldmann, der im 15. Jahrhundert Zürich kraftvoll und tyrannisch regiert hat, kam aus Baar im Kanton Zug. Auch heute wieder lassen sich die Stadtzürcher, seit 1990 ununterbrochen, von eingewanderten Innerschweizern als Stadtpräsidenten regieren. Sie sind zwar keine unumschränkten Herrscher mehr, laufen aber auch kaum Gefahr, wie jener geköpft zu werden. Und nun gar Huldrych Zwingli: der Reformator und Zürcher Grossmachtpolitiker, der den Zürcher Charakter und die Zürcher Lebensart geprägt haben soll wie kein Zweiter, stammt aus dem Toggenburg.

Es liegt also nicht in den Genen der Zürcher, nicht in ihrer Erbmasse begründet, wenn ihre Stadt sich an die Spitze geschwungen hat; es liegt am Ort. Wir wollen hier aber nicht einen Mythos vom «Kraft-Ort» Zürich aufbauen, sondern nüchtern der Frage nachgehen, warum Zürich für die Wirtschaft so attraktiv ist.

Vorerst ist festzuhalten, dass der Aufstieg Zürichs erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgt, das heisst, im 1848 gegründeten Bundesstaat, zu dessen Verwirklichung Zürich, nicht ganz uneigennützig, viel beigetragen hat. Das zeigt sich unter anderem darin, dass der erste Bundespräsident, Jonas Furrer, ein Mann aus Winterthur war, Präsident des Nationalrates ein dreissigjähriger Zürcher, Alfred Escher.

Zwar war der Vorort Zürich bereits in der Alten Eidgenossenschaft ein gewichtiger Stand gewesen, aber weder bevölkerungsmässig noch wirtschaftlich der erste. Aus den Kontributionen, welche die Kantone 1837 an die eidgenössische Kriegskasse zu leisten hatten, lässt sich deren Wirtschaftsstärke in etwa ablesen. Demnach zahlte Zürich 40 Rappen pro Kopf der Bevölkerung, etwas mehr als der Durchschnitt (32 Rp.), aber deutlich weniger als Basel (60 Rp.) und Genf (50 Rp.). 1850 zählte der Kanton Bern 458'000 Menschen, fast doppelt so viele wie Zürich (250'000). Vergleicht man die

Städte nach dem gleichen Zensus von 1850 miteinander, so lebten auf dem damaligen Stadtgebiet von Zürich 17'000 Seelen, weitaus weniger als in Genf (31'000), Bern und Basel (je 27'000). An Finanzkraft lag Zürich klar hinter Basel, das unter anderem auch die Zürcher Textilindustrie mit Kapital versorgte, an internationaler Ausstrahlung hinter dem weltgewandten und nach Frankreich orientierten Genf.

Als mit der Bundesverfassung von 1848 die moderne Schweiz entstand, befand sich Zürich wohl in den vorderen Rängen, aber nicht in der «pole position». Mit der in der Bundesverfassung verankerten Handels- und Niederlassungsfreiheit, der Vereinheitlichung von Mass und Gewicht, dem Münzregal des Bundes und der Abschaffung der Binnenzölle entstanden die Voraussetzungen für einen gesamtschweizerischen Wirtschaftsraum; der Wettbewerb um die dominierende Stellung im neuen Markt war angesagt. Zürich hat ihn gewonnen, vor allem wegen seiner aggressiven Verkehrspolitik.

Mittel dazu war das revolutionäre Verkehrsmittel der Eisenbahn, welche den bisherigen Raumwiderstand pulverisierte. Jahrtausende lang galt: 1 Wegstunde gleich 4.8 Kilometer. Schon die ersten öffentlichen Eisenbahnen, welche um 1830 entstanden, waren rund zehn mal schneller. Für eine kurze Zeit stand das ganze Raumgefüge zur Disposition. Wer zuerst kam, konnte zehn Mal grössere Räume an sich ziehen. Erste Eisenbahnprojekte entstanden in der Schweiz schon 1835; die Rivalitäten im losen Staatenbund verhinderten eine Realisierung mit Ausnahme der kümmerlichen Strecke von Zürich nach Baden. Auch hier schuf erst die Bundesverfassung von 1848 die gesetzliche Grundlage. Als sich zeigte, dass die vorerst ins Auge gefasste Staatsbahn nicht den Zürcher Interessen entsprach, setzte Zürich unter der Führung von Alfred Escher in letzter Minute den Bau von Privatbahnen durch. Die Ostschweiz gewann dadurch einige wenige, aber entscheidende Jahre Vorsprung. Von den 172 Kilometern, die 1855, dem ersten Jahr des grossen Eisenbahnfiebers, fertig gestellt wurden, lagen 120 Kilometer oder 70% in den Kantonen Zürich, St. Gallen und Thurgau.

Gegenüber den rivalisierenden Städten Basel, St. Gallen, Lausanne oder Genf hatte Zürich zudem den Vorteil der zentraleren Lage im neu vereinheitlichten Wirtschaftsgebiet. Bern dagegen, das noch günstiger lag, verhielt sich in der Eisenbahnfrage merkwürdig passiv. Merkwürdig deshalb, weil Bern noch im 18. Jahrhundert, als sein Hoheitsgebiet vom Genfersee bis an den Rhein reichte, auch ein wichtiger Transitzkanton war und die besten Strassen hatte. Die kantonale Rivalin Stadt Winterthur dagegen, die eigene Eisenbahnpläne schmiedete, wurde mit politischen Mitteln niedergehalten. Erst nach dem Sturz Eschers, an dem Winterthur kräftig mitgewirkt hatte, entstand die Nationalbahn, die nach kurzer Zeit kläglich scheiterte: sie kam zu spät, zum falschen Zeitpunkt und war zu wenig strategisch geplant.

Die vorteilhafte Lage Zürichs zeigte sich im Alpenbahn-Poker. Im Streit um die Frage Lukmanier oder Gotthard? hielt sich Zürich beide Optionen offen, von alters her waren die Bündner Pässe für Zürich mindestens ebenso bedeutsam wie der Gotthard.

Erst als die Nachbarn Italien und Preussen endgültig den Gotthard favorisierten, entschied sich auch Zürich dafür. Die Vollendung der Gotthardbahn machte die Stadt endgültig zum Zentrum des schweizerischen Eisenbahnnetzes, das Resultat wurde mit der ersten Landesausstellung, die 1883 hinter dem Hauptbahnhof stattfand, gebührend gefeiert. Spätestens seit diesem Zeitpunkt wurde Zürich als dominant und überheblich wahrgenommen. 1888 notierte sich der damals 17jährige Basler Ernst Laur, der spätere Bauernsekretär, als «Lebenszweck» in sein Tagebuch die Wiedervereinigung der beiden Basel, damit der neu erstarkte Kanton von Zürich nicht mehr so geringgeschätzt behandelt werden könne.

### **Verkehr und Kommunikation**

Theoretisch zwar war Olten der Ort der grössten Erreichbarkeit, doch die Anziehungskraft hängt nicht nur von der Erreichbarkeit ab, sondern auch von dem was man davon hat, einen Ort zu erreichen. Die Verbesserung des Verkehrsnetzes kann ebenso sehr den Abfluss wie den Zufluss von Menschen und Gütern verstärken. Zürich war zu Beginn des Eisenbahnzeitalters gut aufgestellt. Aus dem schon im 18. Jahrhundert florierenden Baumwoll-Textilgewerbe entwickelte sich im 19. Jahrhundert die zukunftsweisende Maschinenindustrie. Obwohl die Stadt eine der grössten Maschinenfabriken, Escher Wyss, beherbergte, war Zürich nie eine ausgeprägte Industriestadt wie Winterthur oder Schaffhausen, kennzeichnend war und ist vielmehr der vielfältige Mix. Zürich ist deshalb auch nie von strukturellen Krisen so stark betroffen gewesen wie monoindustrielle Städte. St. Gallen beispielsweise verlor nach dem Zusammenbruch der Stickerei im ersten Weltkrieg bis 1940 17% seiner Bevölkerung, die Uhrenmetropole Biel zwischen 1960 und 2000 gar einen Viertel.

Insbesondere der Dienstleistungssektor ist auf optimale Kommunikation angewiesen und konzentriert sich deshalb in den Städten als Orten erhöhter Erreichbarkeit. Seit jeher haben sie neben kommerziellen auch kulturelle, staatliche und religiöse «Dienstleistungen» angeboten. Alfred Escher, der nicht nur eine Eisenbahngesellschaft präsierte, sondern auch eine Bank, die Kreditanstalt gründete, und als Politiker die eidgenössische Hochschule, das Polytechnikum, nach Zürich holte, repräsentiert geradezu den Idealtypus des Städteförderers.

Auch späterhin war sich Zürich der Bedeutung des Verkehrs für das Wachstum bewusst. Im «Ideenwettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte», den die Stadt 1915, also mitten im Ersten Weltkrieg, ausschrieb, nahm die Verkehrsplanung eine zentrale Rolle ein. Als Aufgabe war nicht nur die bessere Erschliessung des Stadtgebietes mit Strassenbahnen gestellt, sondern auch der Region mit einer S-Bahn (die über ein halbes Jahrhundert später erst verwirklicht wurde). Ebenso mit einzubeziehen waren nationale und internationale Verbindungen, unter anderem mit der Planung von Hafenanlagen für die damals aktuelle Hochrhein-Schiffahrt. Zu den umfangreichen Grundlagen, welche die Stadt in fünfjähriger Vorarbeit für die Wettbewerbsteilnehmer erarbeitet hatte, gehörte auch eine Studie über «die in Entwicklung begriffenen internationalen Verkehrsfragen, welche für Zürich von besonderem Interesse sind». Interessant dabei ist, dass der Stadtrat sich nicht an den «Dienstweg» hielt und gleich zwei administrative

Hierarchiestufen übersprang, denn für Aussenbeziehungen ist grundsätzlich der Bund zuständig, allenfalls die Kantone, wenn es sich um die unmittelbaren Nachbarn im Ausland handelt. Ein analoges Vorgehen hat die Stadt auch bei späteren Gelegenheiten gewählt. So etwa gab sie in den 1990er Jahren eine Untersuchung in Auftrag, die abzuklären hatte, welche Strecken die Deutsche Bahn zu bauen hätte, um schnellere Verbindungen von Zürich nach Stuttgart und München zu ermöglichen.

Die Entwicklung der Luftfahrt führte zu einem neuen Quantensprung in der Raumüberwindung. 1923 wurde die erste reguläre Auslandverbindung ab Dübendorf aufgenommen. Der Reise nach Paris und London dauerte achteinhalb Stunden. Schon 1927 hatte Charles Lindbergh den Atlantik überquert. Im Zweiten Weltkrieg wurden, zu militärischen Zwecken, Langstreckenflüge zur Routine: die Ära der Transkontinentalflüge stand bevor. Noch während des Krieges, 1943, unternahm der Regierungsrat des Kantons Zürich einen ersten Vorstoss zum Bau eines Grossflughafens und setzte 1945 das Projekt gegen den erbitterten Widerstand vor allem Berns auch durch. 1948 wurde die erste Piste in Betrieb genommen, mit der Fertigstellung des Terminals 1953 wurde der Flughafen Kloten offiziell eröffnet. Damit sicherte sich Zürich den ersten Rang auch im Interkontinentalverkehr.

So wie die Stadt Basel, über die ein Grossteil der Exporte und Importe führt, sich gerne als «goldenes Tor zur Schweiz» bezeichnet, so könnte sich Zürich, was internationale Dienstleistungen und Kommunikation betrifft, als «Fenster zur Welt» verstehen. Als Ort verdichteter Kommunikation sammelt und verteilt die Stadt nicht nur Geld- und Güterströme, sondern auch Menschen und Meinungen, national und international. In der Deutschschweiz hat sich Zürich zum Zentrum der veröffentlichten Meinung entwickelt. Schon 1910, als die Presselandschaft, auch im wörtlichen Sinn, noch weitaus vielfältiger war, zeichnete sich die Vorherrschaft Zürichs ab. In diesem Jahr erschienen schweizweit 380 Titel mit einer Gesamtauflage von 381 Millionen Exemplaren; 75 Millionen davon, oder rund ein Fünftel, wurden in Zürich gedruckt. Die beiden auflagestärksten Organe, Neue Zürcher Zeitung und Tages-Anzeiger mit 22 respektive 23 Millionen Exemplaren waren deutlich stärker als die nächstplatzierten Berner Bund (13 Mio.) und Feuille d'Avis de Lausanne (10 Mio.). Mit der zunehmenden Pressekonzentration hat sich das Ungleichgewicht zugespitzt. Eine ähnliche Entwicklung ist auch bei den öffentlich-rechtlichen elektronischen Medien festzustellen. Während die Studios von Beromünster, respektive später von Radio DRS, auf Zürich, Basel und Bern verteilt sind, verlangte das ungleich kostenintensivere Fernsehen nach einer Konzentration der Mittel auf einen Standort. Vernünftigerweise ist das am Ort der dichtesten Kommunikation, also in Zürich.

Das Beispiel Fernsehen zeigt, was auch für andere Konzentrationsprozesse gilt: ein bereits vorhandener Kristallisationskern zieht weitere Funktionen an, sofern eine offene Gesellschaftsstruktur Zuzüger erlaubt und eine optimale Verkehrsanbindung sie fördert. Dieser «zirkulär-kumulative» Prozess, wie der Ökonom Gunnar Myrdal ihn nannte, führt zum stetigen Wachstum der Zentren auf

Kosten der Peripherie, aus der die Ressourcen abgezogen werden. 1930 lebten 9.4% der Schweizer Bevölkerung in der Agglomeration Zürich, 1970 11.5% und 2000 15%. Dem ungebremsten Wachstum Zürichs und der Zentren insgesamt steht das föderalistische Selbstverständnis entgegen; mit einer Vielzahl von Massnahmen versucht die Regionalpolitik des Bundes, die Randregionen wirtschaftlich zu stärken. Allerdings wird seit einigen Jahren, im Zeichen der Ökonomisierung der Politik, dieses Modell in Frage gestellt. Es sei, so das Argument, unwirtschaftlich und es schade der Schweizer Wirtschaft im globalisierten Umfeld, beispielsweise das Safien-, Blenio-, oder Calancatal am Leben zu erhalten. Setzt sich diese Vorstellung durch, dann wird sich die Abwanderung in die Städte noch verstärken; man kann nicht gleichzeitig den «Moloch Zürich» beklagen und die Peripherie ihrem Schicksal überlassen.

### **Respektiert, aber nicht geliebt**

Der eingangs zitierte, für Zürich keine Sympathie zeigende Pierre Béguin gibt sich am Schluss seiner Artikelserie versöhnlich, bleibt aber weiterhin skeptisch: «Die unaufhaltsame Expansion dieser Stadt nötigt mich nach wie vor Bewunderung ab; gleichzeitig erfüllt sie mich aber mit wirklicher Sorge in Bezug auf das innere Gleichgewicht des Landes. Aber ich weiss jetzt, dass jene Anwohner des Limmatufers nicht vom Bestreben erfüllt sind, die andern zu zermalmen.»

Es äussert sich darin ein tief verwurzeltes Misstrauen gegenüber den Mächtigen. Im Grunde seines Herzens ist der als so ordnungsliebend geltende Schweizer ein Anarchist, der sich nicht in eine hierarchische Struktur einfügen will. Das ist es, was für Béguin die Zürcher letztlich erträglich macht, denn er kommt zum Schluss, dass sie «die Synthese suchen zwischen einer erstaunlichen technischen Tüchtigkeit und einer Atmosphäre der Freiheit und Toleranz ohnegleichen.»

Trotzdem ist das Spannungsverhältnis nicht aufzulösen. Auf der einen Seite ist ein starkes Zentrum im internationalen Wettbewerb unabdingbar, auf der anderen sind die Bedenken, von ihm dominiert zu werden, nicht auszuräumen. Die Zürcher müssen sich damit abfinden, dass sie wohl respektiert, kaum aber geliebt werden. Kommt hinzu, dass die grösste Schweizer Stadt mit ihrer Agglomeration die Stadt schlechthin repräsentiert. Solange die Eidgenossenschaft sich nicht verabschiedet vom realitätsfremd gewordenen Selbstbild der ländlichen Schweiz und sich endlich zu einer urbanen Kultur bekennt, wird Zürich weiterhin als «Fremdkörper» und störendes Element vor der «Heidliand»-Kulisse empfunden werden.

# Podiumsgespräch mit Claude Longchamp und Iwan Rickenbacher moderiert von Marco Meier

*Protokolliert von Marc Zaugg Stern, Regionalplanung Zürich und Umgebung*

Der Metropolitanraum Zürich zeichnet sich durch eine attraktive Kombination aus wirtschaftlicher Dynamik und hoher Lebensqualität aus. Diese gilt es zu erhalten und zu fördern, um sich längerfristig erfolgreich in der globalen Konkurrenz der Metropolen zu bewähren. Die Mythen und Bilder zum Verhältnis zwischen Zürich und der Schweiz – zum Beispiel vom (über-)mächtigen Zürich oder von den arroganten Zürchern – sind angesichts des intensiven Austauschs von Zürich mit den angrenzenden Räumen und den anderen Metropolitanräumen überholt und im Alltag der Menschen nicht mehr relevant. Einzig die Medien greifen diese – mehr oder weniger augenzwinkernd – ab und zu wieder auf. Die Zürcher Verantwortlichen aus Politik und Planung sollten sich für die Realitäten ausserhalb des Metropolitanraums interessieren und sich um politisch legitimierte Entwicklungspfade bemühen. Dies sind einige Schlussfolgerungen aus dem von Marco Meier (Direktor Radio DRS II) moderierten Podiumsgespräch zwischen Claude Longchamp und Iwan Rickenbacher, das anlässlich des Jubiläumsanlasses zu 50 Jahre Regionalplanung Zürich und Umgebung am 25. September 2008 stattgefunden hat.

## **Dynamisches und attraktives Zürich**

Im Verlaufe des Podiumsgesprächs hoben Claude Longchamp und Iwan Rickenbacher verschiedentlich die Attraktivität und Dynamik des pulsierenden Metropolitanraums Zürich hervor. Die wirtschaftliche Dynamik von Zürich gibt in der Schweiz den Takt an und resultiert unter anderem im Reichtum, der auch in Wollerau und an anderen Orten sicht- und spürbar ist. Die Attraktivität von Zürich liegt jedoch nicht einfach in ihrer wirtschaftlichen Dynamik begründet. Iwan Rickenbacher sprach von einer «*einmaligen Leistung*», die die Metropolitanregion Zürich erbringe und im europäischen oder globalen Umfeld auszeichne: «*Es ist fast ein Wunder, dass Zürich als Kleinstadt im europäischen Kontext solche kulturellen Leistungen erbringen und mit ihren Hochschulen und Fachschulen in Ratings an der Weltspitze mitspielen kann. Zürich beheimatet Unternehmen von Weltrang und deren Forschungsstätten sowie zwei Weltbanken und verfügt über ein hervorragendes Verkehrssystem. Ich hoffe, dass es Zürich gelingt, in diesen kleinräumigen und überschaubaren Verhältnissen derart an der Spitze zu bleiben.*» Claude Longchamp benutzte den Begriff des «*Rühreis mit vielen pulsierenden Zentren*», um die Dynamik der Metropolitanregion Zürich zu beschreiben. Diese pulsierenden Zentren beherbergen verschiedene Aktivitäten, weisen unterschiedliche Entwicklungsgeschwindigkeiten auf und tragen auf diese Weise zur Dynamik der gesamten Region bei.

Historisch gesehen sind es nicht primär finanzielle Aspekte wie etwa tiefe Steuern gewesen, die «*das Rührei Zürich zum Brodeln gebracht*» haben, zeigte sich



Rickenbacher überzeugt: *«Im 19. Jahrhundert waren es kulturelle Fragen, die wirtschaftliche Liberalität und die politische Toleranz, die viele Investoren und denkende Köpfe aus der ganzen damaligen Welt nach Zürich geführt haben. Heute ist es zum Beispiel der Faktor Sicherheit. Für einen Forscher stellt es ein Unterschied dar, ob er in Neu Delhi forscht und mit seiner Familie wohnt oder in Rüslikon. Es sind die Angebote in den Bereichen Kultur und Ausbildung, die zur Attraktivität von Zürich beitragen.»* Es ist unbestritten, dass die heutige Dynamik von Zürich in der Wirtschaft gründet. Die Attraktivität von Zentren lässt sich jedoch nicht mehr alleine auf wirtschaftliche Faktoren zurück führen. Fragen der Lebensqualität haben an Bedeutung gewonnen. Dieser Paradigmenwechsel weg von einer rein materialistischen Perspektive zeigt sich nach Ansicht von Claude Longchamp auch in der heutigen Planung: *«Man versucht eine rein materialistische Sicht zu überwinden, weil man sieht, dass die Attraktivität von Zentren auch etwas mit dem Leben zu tun hat. Zentren sind nicht einfach nur Funktionseinheiten, nicht nur Wachstum. Die Menschen wollen in diesem Gebiet einen wesentlichen Teil ihres Lebens verbringen, so dass Lebensqualitätsfragen zu einem entscheidenden zusätzlichen Kriterium geworden sind.»* Die schweizerischen (Metropolitan-) Regionen zeichnen sich im internationalen Vergleich durch eine sehr hohe Lebensqualität aus. Das muss gemäss Longchamp berücksichtigt werden, wenn man sich im internationalen Wettbewerb gegenüber anderen Metropolen positionieren will: *«Eine unserer Stärken ist, dass wir nicht nur ökonomische Dynamik haben, sondern dass wir ökonomische Dynamik auch mit einer gewissen Lebensqualität oder Nachhaltigkeit verbinden und letzteres auch im planerischen Denken miteinbeziehen. Falsch wäre es, wenn wir ökonomische Gedanken ausblenden würden.»*

### **Vernetztes Zürich**

Claude Longchamp und Iwan Rickenbacher betonten die ausgezeichnete nationale und internationale Vernetzung des Metropolitanraums von Zürich. Dieser verfügt über ein sehr gut ausgebautes Bahn- und Strassennetz sowie – trotz aller Diskussionen – auch über einen Flughafen mit guten internationalen Verbindungen. Der in Schwyz wohnhafte Iwan Rickenbacher meinte hierzu augenzwinkernd, dass Zürich auch davon lebt, dass man nicht nur rasch in Zürich sondern auch *«schnell wieder draussen»* ist. Er als selbständiger Politikberater profitiere von diesem Umstand, denn bei ganz diskreten Angelegenheiten sei es manchmal gut, wenn man nicht im urbanen Zentrum sondern *«auf dem Land»* lebe: *«Als in einer Nische tätiger Berater ist es ein Riesenvorteil [nicht in Zürich zu leben]: meine Auftraggeber sehen mich nie mit einem Berater von einem Konkurrenten am Abend noch in einer Bar herum hängen um sich dann zu fragen, wie verschwiegen die beiden sind.»* Angesichts der nahen regionalen und kantonalen Grenzen verfügt Zürich über genügend Aussenräume. Von diesem Umstand profitiert auch der Metropolitanraum Zürich, der auf *«Aussenantennen»* angewiesen ist – also auf Menschen, die sich auch einmal ausserhalb des intellektuellen Mainstreams des Zentrums bewegen. Rickenbacher meinte dazu: *«Ich stelle ab und zu fest, dass ich hin und wieder ganz andere Fragestellung einbringen kann, nur weil ich nicht immer im Mainstream drin bin und immer das gleiche höre.»* Angesichts der aktuellen Finanzkrise zeigt es sich gemäss Rickenbacher wieder einmal deutlich, dass solche Aussenantennen wichtig sind, damit sich nicht



derartige Blasen entwickeln, in denen sich alle blind folgen und so im Desaster landen. Zürich muss im eigenen Interesse die «Antennen auswerfen», sich also für Anschauungen und Fragestellungen Aussenstehender interessieren.

Claude Longchamp, dessen Forschungsstelle ihren Hauptsitz in Bern hat, konstatierte hierzu, dass das Interesse von Zürich für die anderen Landesteile der Schweiz «unterbelichtet» ist. In Zürich ist die Konkurrenz bei der Politikanalyse gross, hat aber gemäss Longchamp eine strukturelle Schwäche: «Die haben keine Ahnung, in welchem Land sie eigentlich leben, weil sie einen Teil des Landes ausblenden.» Longchamp kritisierte die mangelnde Auseinandersetzung mit Wirklichkeiten ausserhalb des urban geprägten Metropolitanraums und sprach dabei von einer Zürcher «Mentalität». Diese spiegle sich auch im Planungssektor wieder. Er rief die Planenden deshalb auf, sich für die Realitäten ausserhalb von Zürich zu interessieren und von diesen zu profitieren: «Gehen Sie auch mal ausserhalb Ihrer Planungsregion leben und schnuppern. (...). Gehen Sie mal nach Orbe, nach Chur oder in eine Gemeinde im Berner Oberland. Es wird Ihnen gut tun, wenn Sie auch mal sehen, dass es neben der grossen Dynamik, neben dem Metropolitanraum Zürich auch ein paar andere Orte gibt, die sehr lebenswert sind.»

### **Mächtiges Zürich?**

Die Gesprächsteilnehmer waren sich einig, dass die wirtschaftliche Dynamik, die die schweizerischen Metropolitanregionen entwickelt haben, zu einer zunehmenden Diskrepanz zwischen politischen Zuständigkeiten einerseits und wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Realitäten andererseits geführt hat. Dabei ist es gemäss Claude Longchamp in Zürich gerade zu ein Glücksfall, dass «Stadt, Kanton und Agglomeration ein sinnvolles Gefüge» darstellen – anders als in Bern, wo das Land die Stadt beherrsche oder im Arc Lémanique, wo nicht mehr klar sei, ob es sich um einen Kanton oder zwei oder drei Kantone handle oder gar ein eigenständiger grenzüberschreitender Raum angestrebt werden solle.

Die Diskussionsrunde stellte, wie bereits ausgeführt, eine Diskrepanz zwischen wirtschaftlichen und politischen Realitäten fest. Deshalb stellt sich auch die Frage, inwieweit die heutige wirtschaftliche Dynamik in der Metropolitanregion Zürich und die sie begleitenden Prozesse wirtschaftlicher Konzentration zu einer Gefahr für das föderale Gefüge der Schweiz geworden sind oder noch werden könnten. Gerade in Zürich zeigen sich diese Konzentrationsprozesse auf gesamtschweizerischer und europäischer beziehungsweise globaler Ebene besonders deutlich. Der Metropolitanraum Zürich ist unbestrittenermassen der wirtschaftliche Motor der Schweiz und hat es in den letzten Jahren verstanden, verschiedene Hauptsitze von multinationalen Firmen anzuziehen. Iwan Rickenbacher als VR-Mitglied der TA-Media-Gruppe erwähnte hierbei auch die Konzentrationsprozesse im Medienbereich. Die Deutschschweizer Medienhäuser konzentrieren sich sehr stark im Grossraum Zürich. Das zeigt sich gemäss Rickenbacher auch in deren Berichterstattung: «Die Affinität der Medienschaffenden zu Zürich ist sehr hoch, weil sie hier auch zu einem grossem Teil leben. Die Geschehnisse in Zürich bekommen deshalb sehr oft eine nationale Ausstrahlung.» Angesichts dieses fortschrei-

tenden und teilweise auch sinnvollen Konzentrationsprozesses wird es in Zukunft eine wichtige Aufgabe der Medien darstellen, eine «Zürichifizierung» der Schweizer Medienlandschaft zu verhindern und eine föderales Mediensystem mit regionalen Medienzentren zu erhalten. Dies ist gemäss Rickenbacher letztlich auch im Eigeninteresse der Medien: deren wirtschaftlicher Erfolg wird davon abhängig sein, inwieweit bestehende regionale und lokale Bedürfnisse weiterhin befriedigt werden können.

Politik und Behörden haben oft Mühe mit den Diskrepanzen zwischen politischen Zuständigkeiten und wirtschafts- und sozialräumlichen Entwicklungen. Das hat sich nach Ansicht von Iwan Rickenbacher beispielsweise gezeigt, als der Zürcher Baudirektor Ideen zur Weiterentwicklung des Metropolitanraums Zürich vorgestellt hat. Diese öffentliche Präsentation von Gedanken zur räumlichen Entwicklung eines die Kantonsgrenzen von Zürich überschreitenden Gebiets sei in den angrenzenden Kantonen überhaupt nicht auf Anklang gestossen. Die Kritik aus den Nachbarkantonen lautete: «Was untersteht ihr Zürcher euch, über die Kantonsgrenzen hinweg zu denken! Dabei sind wir am gleichen S-Bahn-Netz, an der gleichen Autobahn! Ich glaube, dass wir da noch etwas überwinden müssen in den nächsten Jahren.» Claude Longchamp begrüsst es ebenfalls, dass es Räume und Entwicklungen gibt, die sich nicht mehr an Kantonsgrenzen halten und dass diese Räume planerisch beobachtet und bearbeitet werden. Das Leben halte sich eben «nicht an [historisch gewachsene] Räume». Er zeigte jedoch Verständnis für die Kritik am Zürcher Baudirektor. Die «demokratische Kontrolle» von Entwicklungen und Planungen in solchen Grossräumen ist eine Frage, der sich Politik und Planung heute wieder vermehrt stellen müssen. «Deshalb fragte man sich in Schwyz, im Aargau und im Thurgau: was macht jetzt Zürich, wenn es den Anspruch erhebt, über seine Grenzen hinaus zu gehen? Ich glaube auch, dass dies nicht die Aufgabe des Kantons Zürichs sondern diejenige des Metropolitanraums Zürich ist. In diesem Rahmen können verschiedene gleichberechtigte Träger über solche Fragen nachdenken.» Man soll den Blick über die Grenzen wagen und sich in koordinierende Foren wie die Metropolitanregion Zürich einbringen ohne dabei Machtpolitik zu betreiben.

### **Gut beratenes Zürich – und gut beratene Zürcher Planende**

Die Diskussionsrunde war sich einig, dass selbst mächtige Wirtschaftsräume wie Zürich – auch im eigenen Interesse – das historisch gewachsene Gefüge in der Schweiz berücksichtigen sollten. Longchamp erinnerte dabei an Alfred Escher (1819–1882), einer «genialen, typisch zürcherischen Figur mit einer einmaligen Vision» für die Schweiz im Infrastrukturbereich, im Bankenwesen und im Bildungswesen. Seine Tragik ist gewesen, dass er die «politische Dimension der Entwicklung» verkannt hat. Escher ist gemäss Longchamp ein unglaublicher Motor für das Land gewesen – aber gleichzeitig ignorant gegenüber dem Land in dem er lebte. An der mangelnden politischen Legitimation seiner Visionen im ländlichen Raum ist Escher schliesslich auch gescheitert: «Dieses Korrektiv, also die Räume ausserhalb von Zentren wie Zürich, dürfen wir eben nicht vergessen. Ohne politische Legitimation sind Sie [als Zürcher Politik und Planung] zwar wie Escher ein Super-Motor aber irgendwann fahren Sie diesen Motor an die Wand – und das ist ja nicht das Ziel, wenn wir Politik rational betreiben wollen.» Die politischen Rechte und Verbindlichkeiten oder die

Steuern sind in der heutigen Schweiz immer noch an die einzelnen Kantone und Gemeinden gebunden, auch wenn die wirtschaftliche Dynamik an einem anderen Ort stattfindet. Letzteres erfordert eine Zusammenarbeit zwischen den Zentren und den umliegenden Gebieten. Iwan Rickenbacher rief deshalb – angesichts der verschiedenen Probleme im Bereich der räumlichen Entwicklung – zur Zusammenarbeit der Verantwortlichen von Gemeinden, Kantonen und Bund auf. Man müsse sich auf nationale Kriterien im Bereich Raumplanung einigen, um Probleme wie etwa die Zersiedlung oder andere Fehlentwicklungen zu bewältigen und Fehlprozesse wie in Galmiz zu verhindern.

In der abschliessenden Diskussion warnte Longchamp jedoch davor, die Planbarkeit gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Entwicklung zu überschätzen. Politik und Planung sollten lernen, planerische Unsicherheiten zu akzeptieren sowie potentielle soziale oder ökonomische «Brüche» in ihre Überlegungen einzubeziehen: *«Wie sicher sind Sie eigentlich, dass diese von Ihnen unterstellten Entwicklungen a) eintreffen, b) wünschenswert sind und c) eine politische Legitimation haben? In den letzten 30 Jahren haben wir mehrere solche Versuche erlebt, Gesamtentwicklungen einzufangen. Diese waren eigentlich immer Fortschreibungen der jüngeren Geschichte und erhoben Gültigkeiten für die nächsten zehn bis fünfzig Jahre. Aber die grossen wirtschaftlichen Brüche hat niemand mit einbezogen.»* Die Planenden sollen sich mit ihren Modellen sowie mit den dabei zugrunde liegenden Wertvorstellungen und den postulierten Zielen auseinander setzen. Eine solche Selbstreflexion und das Bemühen um politisch legitimierte Planungen stellen wichtige Grundlagen für eine rationale Politik in der schweizerischen Raumentwicklung dar.