



# S5-Stadt.

## Agglomeration im Zentrum

### Forschungsberichte

**S5-Stadt**

Agglomeration im Zentrum [www.s5-stadt.ch](http://www.s5-stadt.ch)

Herausgegeben von:

DARCH **ETH Wohnforum**  
**ETH CASE**

**S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum**  
**Forschungsberichte**

Diese Veröffentlichung erscheint im Rahmen des interdisziplinären Forschungsprojekts «S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum». Das E-Book enthält die vollständigen Forschungsberichte des Projekts. Im Frühling 2011 erscheint ein Buch im Verlag hier + jetzt, welches die Erkenntnisse für ein breites Publikum darstellt. Der Transfer beinhaltet zudem ein vielfältiges Veranstaltungsprogramm, das von April bis Oktober 2010 in der Forschungsregion angeboten wird. [www.s5-stadt.ch](http://www.s5-stadt.ch)

Herausgeber:

ETH Wohnforum – ETH CASE, Dept. Architektur, ETH Zürich, [www.wohnforum.arch.ethz.ch](http://www.wohnforum.arch.ethz.ch)

Herstellung/Verlag:

hier + jetzt, Verlag für Kultur und Geschichte, Baden, [www.hierundjetzt.ch](http://www.hierundjetzt.ch)

Baden und Zürich, 2010

doi:10.3929/ethz-a-006164305

# Inhalt

- 5 Einleitung**  
MARGRIT HUGENTOBLER, MARTIN SCHNEIDER, ELKE WURSTER
- 12 Die S5-Stadt – Realität oder Metapher?**  
THOMAS SIEVERTS, MARTIN SCHNEIDER
- 33 Die S5-Stadt – Annäherungen in Raum und Zeit**  
MARTIN SCHULER
- 52 S5-Stadt – Kontur einer alltäglich gelebten Agglomeration**  
JOACHIM SCHÖFFEL, CHRISTIAN REUTLINGER, STEFAN OBKIRCHER,  
EVA LINGG, RAHEL NÜSSLI
- 71 Raumpolitik im Agglo-Mosaik: Politische und institutionelle  
Rahmenbedingungen in der S5-Stadt**  
LARISSA PLÜSS, DANIEL KÜBLER
- 87 Die Stadt Uster: Regionales Zentrum oder doch «bloss» Agglo Zürich?**  
NICO VAN DER HEIDEN
- 90 Naturräume – das grosse Plus der S5-Stadt: Identitätsstiftende  
Naherholungsräume vor der Haustüre**  
THEA RAUCH-SCHWEGLER, DANIEL BLUMER
- 113 Der Wirtschaftsraum S5-Stadt im Wandel**  
DAVID GALLATI, MARCO PÜTZ
- 132 Zur Attraktivität des Bildungsraums der S5-Stadt**  
MANUELA KELLER-SCHNEIDER, STEFAN ALBISSER, HEINZ MOSER UND STUDIERENDE
- 156 Bewegter Alltag – Mobilität in der S5-Stadt**  
NICOLA HILTI, JOHANNA ROLSHOVEN, STEPHANIE WEISS, JORIS VAN WEZEMAEL
- 174 Selbstbild und Wohnideale der S5-Stadt: Praxis und Repräsentation  
aktueller Wohnformen in der Agglomeration**  
SABINE FRIEDRICH, GABRIELA MURI, MARIO SANTIN
- 204 Über Gemeindegrenzen hinaus denken: Drei Wohnbiografien  
aus der Agglomeration von Zürich**  
HEINZ NIGG

- 206 **Neue Nachbarschaften in der S5-Stadt: Von der Metamorphose der nachbarschaftlichen Beziehungen im Quartier**  
CHRISTIAN REUTLINGER, EVA LINGG, ANTJE SOMMER, STEVE STIEHLER
- 233 **Schlussbericht Projekt «Rehbühl Uster – ein Quartier für alle»**  
MARIANNE DOBLER-MÜLLER, HANS THALMANN
- 245 **Big-box-Cluster als Katalysatoren: Beispiel Hinwil**  
TOMMI MÄKYNEN, MIRJAM NIEMEYER
- 263 **Eine nachhaltige Zukunft für die S5-Stadt: Was Behörden, Planer und EinwohnerInnen tun können**  
THEA RAUCH-SCHWEGLER
- 279 **Wie Jugendliche die Agglo sehen – Eine Kooperation zwischen Forschenden und GymnasiastInnen**  
THEA RAUCH-SCHWEGLER
- 283 **Stimulierte *Laisser-faire*-Integration: Über das Zusammenarbeiten im S5-Stadt-Projekt**  
CHRISTIAN POHL
- 295 **Zurück in die S5-Stadt: Forschungsergebnisse für die Region**  
ELKE WURSTER
- 297 **Veranstaltungsprogramm**
- 300 **Projektbeteiligte**

# Einleitung

Agglomeration wird oft als Verlust der Qualitäten von Stadt und Land begriffen. Obwohl mehr als die Hälfte der Bevölkerung der Schweiz in diesem neuen räumlichen Typus lebt, wissen wir wenig darüber, wie sie ihren Lebensraum wahrnimmt und den Alltag gestaltet. Die Ausdehnung der Agglomeration schreitet jedoch weiter voran, und die viel geschätzte Gegensätzlichkeit von bebautem Siedlungsraum und offener, unverbauter Landschaft droht – als Zersiedelung beklagt – sich auszugleichen.

Drei Hauptfaktoren fördern das anhaltende Agglomerationswachstum und die damit verbundene Zersiedelung:

- Auf der strukturellen Ebene trägt die Stärkung und Verselbständigung von Agglomerationsräumen als Wirtschaftsstandorte mit einem vielfältigen Arbeitsmarkt, kombiniert mit einem hochwertigen Bildungsangebot zum Wachstum bei.
- Auf der individuellen Ebene lassen sich in diesen Räumen ökonomische Möglichkeiten sowie bevorzugte Wohn- und Lebensweisen mit dem Wunsch nach unmittelbarer Nähe zu Natur- und Landschaftsräumen optimal kombinieren.
- Unterstützt wird das Zusammenspiel von individuellen Präferenzen und strukturellen Rahmenbedingungen durch das schnell wachsende Angebot für den individuellen Mobilitätsbedarf.

Die bestehenden politischen Strukturen und Körperschaften tragen diesen räumlichen und gesellschaftlichen Veränderungen noch kaum Rechnung. Die Folge ist eine Divergenz zwischen politischen Entscheidungsprozessen und wirtschaftlich-sozialen Veränderungen und damit eine zunehmende Diskrepanz zwischen herkömmlichen Gemeindestrukturen und neuen Agglomerationsgesellschaften. Diesen Entwicklungen kann nur durch die Entstehung neuer Formen von kollektiver Identität und struktureller Kooperation begegnet werden, welche an den relevanten raumgreifenden Debatten und Entscheidungen teilhaben können. Dem steht allerdings die für die Schweiz typische, stark ausgeprägte Gemeindeautonomie sowie der daraus folgende Standortwettbewerb zwischen Gemeinden, aber auch zwischen Kantonen und Ländern, entgegen. Es fehlen geeignete finanzielle Ausgleichsmodelle und entsprechende Anreize zur Zusammenarbeit. Politische Körper-

schaften wetteifern auf zu engmaschigem Raum um Steuersubstrat und tragen damit zur Zersiedelung bei. Was bleibt, ist Nivellierung statt Qualifizierung.

## **Das Forschungsgebiet «S5-Stadt»**

Mit dem Ziel, Agglomerationsmerkmale und deren Entwicklungsdynamik qualitativ und teils auch quantitativ zu erfassen und zu verstehen, konzentrierte sich das Forschungs- und Transferprojekt «S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum» exemplarisch auf einen Ausschnitt des Zürcher Agglomerationsraums entlang des einen Astes der S-Bahn-Linie S5. Dieser reicht von der Stadtgrenze der Kernstadt Zürich rund 50 Kilometer weit ins Umland. Insgesamt leben in diesem Raum – je nach Definition des Einzugsgebiets – rund 300 000 Menschen in 27 politischen Gemeinden. Dies entspricht beinahe der Bevölkerung der Stadt Zürich mit aktuell 383 000 EinwohnerInnen. Die Schnellbahn-Linie S5 verbindet im Forschungsraum drei Kantone und erreicht von Zürich-Stadelhofen über Uster, Wetzikon, Bubikon und Rüti im Kanton Zürich die Gemeinden Rapperswil-Jona im Kanton St.Gallen und Pfäffikon im Kanton Schwyz. Das Projekt bezeichnet diesen vielfältigen Agglomerationsraum als «S5-Stadt» und ortet damit einen Verkehrsträger, und nicht wie üblich die Topographie oder lokale Gemeinwesen, als mögliches Identität stiftendes Merkmal.

## **Das Projekt «S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum»**

Das im Jahr 2006 vom ETH Wohnforum – ETH CASE, einer interdisziplinären Forschungsgruppe am Departement Architektur der ETH Zürich, und dem Verein benabita in Uster initiierte Gesamtprojekt umfasste einen Forschungsteil mit elf thematisch orientierten Forschungsprojekten sowie eine nachfolgende Transferphase. ForscherInnen namhafter Institute an fünf Hochschulen waren beteiligt. Im Weiteren wirkten zwei private Planungs-/Forschungsbüros sowie benabita mit. Ziel des Transfer ist es, die gewonnenen Erkenntnisse in die Region der S5-Stadt zurückzutragen und breit zu diskutieren.

Zu untersuchende Themen umfassten die politischen Rahmenbedingungen, die Merkmale der Region als Wirtschafts- und Bildungsstandort, die Bedeutung der Natur- und Landschaftsräume, die gelebte Alltagsmobilität, das Zusammenspiel von Wohnidealen und Wohnformen, die Funktionen und Qualitäten von Nachbarschaften und Quartiersstrukturen, die Wahrnehmung der Konturen dieses Lebensraums aus Sicht der Bevölkerung und schließlich die Anschlussfähigkeit von monofunktionalen Big-box-Clustern (Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriezonen) an die sie umgebenden Siedlungsstrukturen. Die Forschungsprojekte wurden aus der übergeordneten Perspektive einer nachhaltigen Entwicklung begleitet und die Ergebnisse zusammenfassend reflektiert. Dieser breite Zugang, fokussiert auf einen spezifischen Agglomerationsraum, sowie eine angestrebte *Integration* der Forschungsprojekte und -ergebnisse, bildeten die Ausgangslage.

## **Inter- und transdisziplinärer Ansatz**

Um der komplexen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Dynamik der «S5-Stadt» gerecht zu werden, wurde das Projekt als inter- und transdisziplinäres Forschungsprogramm konzipiert. Dabei war die Integration von Wissen und Methoden

der natur-, sozial-, kultur-, ingenieurwissenschaftlichen und gestaltenden Disziplinen Ziel und Herausforderung zugleich.

Zur Unterstützung des interdisziplinären Austausches wurde ein von einem Experten begleiteter und reflektierter Prozess etabliert. Während der Forschungsphase fanden periodisch projektinterne Workshops statt. Ergänzend dazu trafen sich die Projektleitenden mit den einzelnen Forschungsteams zu projektbezogenen Werkgesprächen. Der 5-köpfige wissenschaftliche Beirat wirkte an jedem zweiten Workshop als inhaltliches Lenkungsorgan intensiv mit.

In zwei thematisch orientierten «Roundtable-Gesprächen» mit Entscheidungsträgern aus Wirtschaft, Politik und Planung wurde der Austausch zwischen Praxis und Forschung gesucht. Eine Anzahl dieser AkteurInnen wie auch MeinungsträgerInnen der Zivilgesellschaft wurde im Rahmen einzelner Forschungsprojekte mittels der Methode der qualifizierten Akteurbefragung einbezogen. Ziel war, durch die Nachzeichnung des Ist-Zustandes die Wahrnehmung gegenwärtiger sowie die Vorstellungen der zukünftigen Gestaltung dieses Agglomerationsraumes abbilden zu können.

Im Rahmen von zwei öffentlichen «S5-Stadt-Konferenzen» wurden die Medien und interessierte lokale Kreise über das laufende Projekt informiert.

## **Produkte**

### **Publikationen**

Entsprechend der doppelten Zielsetzung des Projekts, einerseits neues Wissen zu generieren und andererseits die wichtigsten Ergebnisse in die Region zurückzutragen, sind zwei unterschiedliche Publikationen entstanden: ein E-Book für die wissenschaftliche Leserschaft und ein gedrucktes Buch mit leicht verständlichen Texten für die Bewohnerschaft der Region und weitere am Thema Agglomerationsraum Interessierte.

Das hier vorliegende E-Book enthält die Beiträge der rund 30 Forschenden und deren Erkenntnisse zu den 11 thematischen Schwerpunkten des Projekts. In Zusammenarbeit mit hier + jetzt, dem Verlag für Kultur und Geschichte, wollten wir diese neue Leseform graphisch genau so ansprechend gestalten wie eine gedruckte Publikation. Gleichzeitig erweiterten wir sie um die Möglichkeiten, welche elektronische Medien bieten: Links zu allen erwähnten elektronischen Quellen, zu den Websites der Institutionen und sogar zu drei ausgewählten filmischen Wohnportraits aus der Region. Die Bildqualität im E-Book ist «leicht» genug für eine Handhabung und Lektüre am Bildschirm und dennoch ausreichend, falls die Artikel ausgedruckt werden.

Das Buch, das sich an eine breite Öffentlichkeit richtet, erscheint im Frühling 2011 beim Verlag hier + jetzt. Die hauptsächlich von JournalistInnen verfassten Beiträge gründen auf den Schlussberichten und auf weiterführenden Gesprächen mit den Forschenden. Ziel dieser attraktiv illustrierten und leicht lesbaren Publikation ist es, BewohnerInnen der S5-Stadt, politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche AkteurInnen und weitere interessierte Kreise zur Reflexion über den Lebensraum Agglomeration einzuladen.

## **Weitere Transferaktivitäten – Diskurs Plattform in der Region**

Im Unterschied zu verwandten Forschungsvorhaben war der Transfer der Forschungsergebnisse an unterschiedliche Bevölkerungsgruppen, auch über den ausgewählten Agglomerationsraum hinaus, von Anfang an mitkonzipiert. Ein Anliegen des Projekts war es, einen längerfristigen Diskurs über einen zukunftsfähigen und verantwortungsvollen Umgang mit dem Siedlungsraum der S5-Stadt zu initiieren, der zwischen Bewohnerschaft, interessierten Fachkreisen sowie institutionellen AkteurInnen stattfindet.

Ein breitgefächertes Veranstaltungskalender für die Region ergänzt deshalb die Publikationen. Zwischen Frühjahr und Herbst 2010 findet eine Vielzahl von Anlässen in verschiedenen Gemeinden der S5-Stadt statt. In Podiumsdiskussionen und Einzelreferaten werden die Forschungsergebnisse sowie übergeordnete Inhalte aus dem Gesamtprojekt thematisiert und diskutiert. Diverse Führungen und fachlich kommentierte Spaziergänge wollen dazu anregen, die eigene Region neu und aus ungewohnter oder überraschender Perspektive kennen zu lernen. Zudem sollen kulturelle Veranstaltungen Zielgruppen unterschiedlichen Alters und verschiedener Herkunft ansprechen. Die Angebote werden in enger Zusammenarbeit mit Akteuren vor Ort, darunter auch mit Kulturschaffenden, durchgeführt, möchten Interesse wecken und die Diskussion lokal verankern. Weitere Transferprojekte hatten zum Ziel, Jugendliche in der Region für die Gegenwart und Zukunft ihres Lebensraums zu sensibilisieren. Dies geschah im Kontext von Matura- oder Semesterarbeiten an vier Gymnasien der Region, Foto-Workshops für Schulklassen aus dem ganzen Kanton und einem Wettbewerb an der Berufsschule für Gestaltung Zürich, aus dessen Siegerbeitrag das «corporate design» für die Transferphase entstand.

## **Zu Aufbau und Inhalt des E-Book**

Im einleitenden Kapitel «Die S5-Stadt – Realität oder Metapher?» diskutieren Thomas Sieverts und Martin Schneider den Kontext der Agglomerationsentwicklung und die Forschungsergebnisse aus einer übergeordneten Perspektive und leiten daraus Schlussfolgerungen für eine zukünftige Agglomerationsentwicklung und deren gesellschaftlichen Verankerung ab. Der nachfolgende Beitrag von Martin Schuler erlaubt es den Lesenden, sich räumlich in der Metropolitanregion, zu der die S5-Stadt gehört, zu orientieren. Mehrere Entwicklungsmuster werden im Zeitvergleich dargestellt und kommentiert. Dazu gehören beispielsweise die Bezüge zwischen Verkehrsnetzen, Bevölkerungsentwicklung, Pendlerbewegungen und Arbeitsplätzen im Kontext der langen Geschichte eines dynamischen Wirtschafts- und Lebensraums.

Die ersten fünf Forschungsberichte beinhalten Aussagen zur Region als Ganzes. Das Forschungsteam von Joachim Schöffel, Christian Reutlinger, Stefan Obkircher, Eva Lingg und Rahel Nüssli nähert sich den Konturen der S5-Stadt über die Frage, welche Merkmale der S5-Stadt für die Bevölkerung selbst signifikant sind und wie sie gedeutet werden. Larissa Plüss und Daniel Kübler analysieren nachfolgend die für den schweizerischen Kontext charakteristischen politischen und institutionellen Rahmenbedingungen und die damit verbundenen Spannungen und Steuerungsprobleme vor dem Hintergrund der übergeordneten Urbanisierungs-

prozesse, welche sich auch in der S5-Stadt zeigen. Der ergänzende Kurzbeitrag von Nico van der Heiden untersucht die «Governance-Struktur» der Stadt Uster, eines Zentrums der Region, und die doppelte Identität, die sich aus den Zu- und Wegpendlerströmen ergibt und die Ausrichtung regionaler Zusammenarbeitsformen beeinflusst. Der grosse Stellenwert und die Identität stiftende Bedeutung der attraktiven Landschaften und Naturräume – eine besondere Qualität der untersuchten Region – ist Thema des anschliessenden Kapitels von Thea Rauch-Schwegerler und Daniel Blumer. Der zentrale Einfluss wirtschaftlicher Aktivitäten und politischer Strukturen auf die räumliche und soziale Entwicklung der S5-Stadt steht im Zentrum der beiden nachfolgenden Beiträge. David Gallati und Marco Pütz verfolgen den wirtschaftlichen Strukturwandel der letzten Jahrzehnte, die sich herauskristallisierende Mischung innovativer kleinerer und mittlerer Unternehmen, die lokal verankert sind oder auch global agieren und die sich ergebende Herausforderungen für die regionale Wirtschaftsentwicklung.

Die nachfolgenden Beiträge stellen die Sichtweisen und Lebensformen der Agglomerationsbevölkerung in den Vordergrund. Studierende der Pädagogischen Hochschule Zürich untersuchten, unter Anleitung von Manuela Keller-Schneider, Stefan Albisser und Heinz Moser, verschiedene Aspekte des Bildungsraums S5-Stadt. Ein erstes Teilprojekt inventarisierte das Bildungs-, Betreuungs- und Freizeitangebot in verschiedenen Gemeinden der S5-Stadt und erstellte ein Ranking dazu. Ein zweites Thema waren die Erwartungen von SchülerInnen, deren Eltern und den Lehrpersonen selbst an die Schule. Berufswünsche und -perspektiven junger Menschen in ausgewählten Gemeinden der S5-Stadt und deren Verwurzelung in der Region bildeten den dritten Untersuchungsgegenstand. Die Konzeption des erforschten Agglomerationsraums definiert sich durch die Verbindung der Schnellbahn S5. Der Beitrag von Nicola Hilti, Johanna Rolshoven, Stephanie Weiss und Joris van Wezemaal untersucht die damit verbundene alltägliche räumliche Mobilität der S5-städtischen Bevölkerung und fragt nach den Aktivitäten der Menschen und deren Bedeutung im Unterwegssein in diesem Raum. Mit der Analyse von vorherrschenden Wohn- und Gebäudetypologien in den Gemeinden Wetzikon, Volketswil und Freienbach (Pfäffikon SZ) stellen Sabine Friedrich und Gabriela Muri einen Bezug zwischen baulichen und gesellschaftlichen Entwicklungen her. Sie plädieren für Entwicklungsprozesse, welche Stadtplanung und Sozialplanung verstärkt miteinander verknüpfen. Der anschliessende Kurzbeitrag von Heinz Nigg verweist auf drei sehr unterschiedliche, spannende Wohnbiographien in der S5-Stadt, welche als Video oder in Textform über die entsprechenden Links im Artikel sowie über [www.s5-stadt.ch](http://www.s5-stadt.ch) zugänglich sind. Über das Wohnen hinaus führt die Studie von Christian Reutlinger, Eva Lingg, Antje Sommer und Steve Stiehler zum Thema Nachbarschaften. Sie untersucht neben der Alters- und Schichtabhängigkeit sich wandelnder Nachbarschaftsbeziehungen auch die Verbindung zwischen gelebten Nachbarschaftsbeziehungen und unterschiedlicher Siedlungsarchitektur. Der Bericht «Rehbühl Uster – ein Quartier für alle» von Hans Thalmann und Marianne Dobler-Müller gründet auf konkreten Erfahrungen aus dem gleichnamigen Entwicklungsprojekt zur Stärkung von Nachbarschaften.

Am Beispiel der Industrie- und Gewerbezone von Hinwil untersuchen Tommi Mäkynen und Mirjam Niemeyer exemplarisch das städtebauliche Qualifizierungs-

potenzial und insbesondere die Anschlussfähigkeit sogenannter «Big-box-Clusters». Der Beitrag von Thea Rauch-Schwegler lokalisiert die Herausforderungen und Potenziale einer nachhaltigen Entwicklung der S5-Stadt. Aus den Forschungsergebnissen werden mögliche Strategien und Massnahmen seitens der Behörden, der Planung und der Bevölkerung zur Erhaltung und Weiterentwicklung des Lebensraums und der Lebensqualität abgeleitet. In einem Kurzbeitrag verweist die Autorin anschliessend auf den Prozess und die Ergebnisse der Zusammenarbeit von S5-Stadt-Forschenden mit GymnasiastInnen. Rund 40 SchülerInnen aus vier Gymnasien in den Kantonen Zürich und Schwyz erhielten die Gelegenheit, an einem interdisziplinären Forschungsprojekt zur Agglomeration mitzuarbeiten.

Im Kapitel zum Forschungs- und Kooperationsprozess «Stimulierte *Laisser-faire*-Integration» reflektiert Christian Pohl den Prozess der Entwicklung und Steuerung des gesamten S5-Stadt-Projektes, welcher auf Integration der disziplinär konzipierten Teilprojekte ausgerichtet war. Er beschreibt die dabei eingesetzten Integrationsstimuli, die in unterschiedlichen Projektphasen auf Theorie, Forschungsgegenstand und praktischen Nutzen fokussierten, und diskutiert deren Rolle in der Unterstützung des intensiven inhaltlichen Austausches zwischen den Forschenden und der angestrebten Wissensintegration.

Der Kurzbeitrag von Elke Wurster beschreibt den Transferteil des S5-Stadt-Projekts und zeigt das breite Spektrum der Veranstaltungen, die in der Region durchgeführt wurden.

Der Anhang enthält die Gesamtübersicht über die am Projekt beteiligten Forschungsinstitutionen und Forschungsteams sowie die Vielfalt der das Projekt unterstützenden Institutionen und Sponsoren. Das Projekt ist zu 100 Prozent frei finanziert. Die Anschubfinanzierung sowie die weiteren namhaften Beiträge bildeten den Grundpfeiler für die Durchführung dieses Projekts.

## Dank

Die Zahl der an diesem breit angelegten Forschungs- und Transferprojekt beteiligten Personen und Institutionen ist gross, zu gross, um sie hier einzeln aufzuführen. (Die vollständige Liste der Projektbeteiligten findet sich im Anhang.)

Die Umsetzung dieses, in seiner thematischen Breite und dem methodischen Ansatz – der einen breiten Wissenstransfer einschliesst – sehr ambitionösen Forschungsprojekts konnte erst nach der Zusage von namhaften Unterstützungsbeiträgen durch die Gebert Rüt Stiftung und die Avina Stiftung in Angriff genommen werden. Weitere gemeinnützige und öffentliche Institutionen beteiligten sich an der Finanzierung spezifischer Forschungsthemen. Der sehr grosszügige Beitrag des Lotteriefonds des Kantons Zürich ermöglichte es, die Ausstellungswände, die Publikationen und die Planung unterschiedlichster Transferveranstaltungen in Angriff zu nehmen.

Danken möchten wir auch allen weiteren Institutionen und Sponsoren, welche einzelne Themen des Projekts oder spezifische Veranstaltungen und Produkte finanziell unterstützten. Wir freuen uns über die zahlreichen TransferpartnerInnen aus der S5-Stadt, welche sich am Projekt beteiligt haben und über die SchülerInnen und Studierenden, welche unterschiedliche Beiträge leisteten. Freude bereitet hat auch die engagierte Zusammenarbeit mit dem Verlag hier + jetzt, der uns

zur Publikation der Ergebnisse auf zwei Schienen – E-Book und Buch – ermutigte und uns dabei kompetent begleitete.

Unser ganz besonderer Dank gilt den über 30 ForscherInnen, welche die Herausforderung zur Teilnahme an diesem interdisziplinär angelegten Projekt angenommen und sich intensiv damit auseinandergesetzt haben. Sie sind die AutorInnen der Beiträge in diesem E-Book. Ein grosses Dankeschön auch dem wissenschaftlichen Beirat, der das Gesamtprojekt von Anfang an begleitete, inspirierte und unterstützte.

Projektteam ETH Wohnforum – ETH CASE

MARGRIT HUGENTOBLER

MARTIN SCHNEIDER

ELKE WURSTER

Laufend aktualisierte Informationen zu den Transferveranstaltungen finden sich auf der Website: [www.s5-stadt.ch](http://www.s5-stadt.ch).

# Die S5-Stadt – Realität oder Metapher?

THOMAS SIEVERTS, MARTIN SCHNEIDER

*Autoren*

THOMAS SIEVERTS (Prof. em. Dr. Ing. Eh), Architekt und Stadtplaner, Bonn

MARTIN SCHNEIDER (dipl. ETH SIA), Architekt, Stoffel Schneider Architekten AG

## Einleitung

Das Forschungs- und Transferprojekt «S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum» hat zahlreiche Aspekte der Agglomeration entlang des einen Astes der S-Bahn-Linie S5 von Zürich Stadelhofen über Uster, Wetzikon, Bubikon, Rüti, Rapperswil-Jona bis nach Pfäffikon SZ untersucht. Ziel der Forschung war eine wissenschaftlich-analytische Beschreibung dieses Lebensraums. Eine gewisse Spannung zwischen wissenschaftlicher Beschreibung und normativer Zukunftsvorstellungen war jedoch bereits in der Ausgangslage des Gesamtprojekts mit angelegt. So ist der Begriff «Stadt» in diesem Spannungsfeld von dreifacher Bedeutung: Stadt wird in diesem Zusammenhang erstens als Bild oder Metapher verwendet, welche zwar noch in der unübersichtlichen Komplexität von Agglomeration verborgen scheint, aber sichtbar gemacht werden kann. Zweitens als Arbeitsbegriff einer wissenschaftlich-analytischen Beschreibung, mit den Anregungen und Empfehlungen für zukünftiges Handeln und drittens als Umriss einer möglichen Zukunft.

Mit diesem ersten Kapitel möchten wir die Forschungsergebnisse als Interpretation der Realität ganz explizit in den Dienst von Zukunftsvorstellungen stellen, die bei der Konzeption des Gesamtprojekts Pate gestanden haben: Der ursprüngliche Arbeitstitel des Forschungs- und Transferprojekts «Stand der Dinge – Leben in der S5-Stadt» enthält die implizite Vermutung, dass die Agglomeration, die sich entlang der Schnellbahnlinie S5 entwickelt hat, auf dem Wege zur «Stadt» sei – allerdings einer Stadt mit neuem Gesicht. Diese Hypothese erscheint aus der Perspektive von Planung und Architektur einleuchtend begründet: Im Lauf der letzten Jahrzehnte sind die Kleinstädte und Dörfer dieser Region stark gewachsen und haben sich über die Verkürzung der Reisezeiten einander angenähert. Besonders in den letzten 20 Jahren seit der Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie S5 im Jahre 1990 sind sie primär raumzeitlich, an einzelnen Stellen aber auch bereits baulich, zusammengewachsen. Die Figur eines stadtförmigen Gebildes mit einer deutlich erkennbaren Struktur «springt einem förmlich entgegen», wenn man die Betrachtung des Siedlungskörpers aus dem gewohnten Zusammenhang rückt und als Metapher liest, wie es uns die Situationisten in den 50er-Jahren des letzten Jahrhunderts bereits gezeigt haben. Eine Metapher kann wie eine gute Karikatur bestimmte Wesenszüge hervorheben und beleuchten.



1 Luftbild mit S-Bahn-Linie S5, Stand 2010 (Grundkarte: ©2010 swisstopo (BA100687)/Illustration: Schneider, M., edit – bilder für architektur)



2 Realität: Bauliche Landnutzung, Stand 2010 (Grundkarte: ©2010 swisstopo (BA100687)/Illustration: Schneider, M., edit – bilder für architektur)



3 Metapher: Die S5-Stadt als Metapher (Grundkarte: ©2010 swisstopo (BA100687)/Illustration: Schneider, M., edit – bilder für architektur 2010)

- Local Business,
  Fair Trade,
  Farmers and Local Market,
  Eco-Agriculture,
- Public Forest,
  Special Site,
  Cultural and Historical Site,
  Water Feature,
- Sailing/Rowing Sports,
  Airport

Wenn hier von der Konzeption einer Stadt gesprochen wird, entspricht diese Konzeption nicht den gewohnten Vorstellungen von Stadt, die durch Kompaktheit und durch ein räumlich enges Nebeneinander unterschiedlicher Funktionen gekennzeichnet ist. Vielmehr entwickelt sich die Agglomeration nach dieser Vermutung zu einer «Netzstadt», in der die verschiedenen Funktionen im Wesentlichen über kurze Reisezeiten gekoppelt und unterstützt durch die elektronische Kommunikation, aber nur stellenweise durch räumliche Nähe miteinander verwoben sind.

Das Ziel, die Agglomeration entlang der S5 auf ihrem Entwicklungsweg zu einer «Stadt neuen Typus» planerisch zu begleiten, findet seine einfache Begründung im gegenwärtigen und noch für längere Zeit anhaltenden Wachstumsdruck, der das bauliche Zusammenwachsen verstärken wird, mit der Folge der Gefährdung von gegenwärtig noch vorhandenen Qualitäten, wie beispielsweise die diese Agglomeration auszeichnenden zusammenhängenden Landschaftsräume.

Dabei geht es nicht primär um den Schutz vorhandener Qualitäten, sondern vielmehr um die Wahrnehmung von neuen Potentialen und Chancen, insbesondere der Arbeitsteilung und der Komplementarität, die sich durch das Wachstum, das engere Zusammenrücken und die vielfältigen Mobilitätsangebote ergeben: Gemeint sind damit die Chancen der Entwicklungen aufeinander abgestimmter, arbeitsteiliger Zuordnungen, die der Bewohnerschaft zu einer höheren Lebensqualität und dem Agglomerationsraum zu einer grösseren Produktivität verhelfen könnten.

### **Die Metapher «S5-Stadt» ohne Rückhalt in der Bevölkerung**

Die Wahrnehmung solcher Chancen und Potentiale bedingt, dass sich die Bevölkerung der Zusammenhänge in ihrem Lebensraum zumindest in Umrissen bewusst ist, um die für eine solche Entwicklung notwendigen politischen Beschlüsse fassen zu können.

### **Keine gemeinsamen Vorstellungen**

Die These, dass die Agglomeration entlang der S5 schon eine «Stadt» sei, wird von den Ergebnissen derjenigen Forschungsprojekte (Konturen, Politik und Natur- und Aussenräume), die sich mit der Wahrnehmung und den Bildern der Agglomeration seitens der Bewohnerschaft beschäftigt haben, nicht gestützt. Es lassen sich kaum gemeinsame Vorstellungen finden, im Gegenteil: Die BewohnerInnen scheinen – entsprechend ihrem Wohnsitz, ihrer Biographie und ihren Interessen – teils sehr verschiedene innere Bilder ihres jeweiligen Lebensraumes zu besitzen, mit je unterschiedlichen Anteilen an «Ländlichem» und «Städtischem». In den wenigen Fällen, in denen die BewohnerInnen ein räumlich zusammenhängendes Bild ihres Lebensraumes besitzen, hat auch dieses Bild so unterschiedliche Konturen, dass man kaum gemeinsame Merkmale findet. Der eigentliche Lebensraum und damit auch die inneren Bilder scheinen also bei der Mehrzahl der BewohnerInnen in unzusammenhängende Aktionsfelder oder eine Ansammlung von einzelnen Inseln nach Art eines «Archipels» zu zerfallen (Schöffel et al. 2010). Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass gemeinsame innere Vorstellungen des gemeinsamen Lebensraumes kaum zu finden sind.

### **Die Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Weltansichten und Lebensstile in der S5-Stadt**

Diese Befunde weisen auf die grosse Vielfalt der Weltansichten, Lebensstile und Lebensmuster, die in der Agglomeration nebeneinander bestehen. Diese spannen sich auf als ein Spektrum zwischen traditionell ländlichen, grossstadtkritischen Lebensweisen einerseits, die das Leben und die Ziele der lokalen Politik immer noch an der Fiktion des vorindustriellen Dorfs oder der industriellen Kleinstadt ausrichten und den beweglichen, hochmobilen, grossstädtischen Lebensweisen andererseits, die meist durch eine geringe Ortsbindung an die Wohngemeinde gekennzeichnet sind und die verkürzten Reisezeiten dazu nutzen, die Agglomeration einschliesslich der Stadt Zürich «à la carte» wie eine zusammenhängende Stadt zu nutzen. Dazwischen gibt es zahlreiche weitere Lebensweisen, wie etwa die von Zuziehenden mit geringerem Einkommen, die ihr Leben auf ihr näheres Wohnumfeld beschränken und von der weiteren Agglomeration kaum Gebrauch machen oder BewohnerInnen, die ihr Leben zwischen dem Arbeits- und Freizeitort Zürich und dem «Schlafort» in der Agglomeration polar aufteilen und diese damit nur punktuell nutzen.

Die «Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen» – eine These von Ernst Bloch – ist einerseits der schnellen, nur wenige Jahrzehnte dauernden Entwicklung zuzuschreiben und zeigt andererseits die Unterschiedlichkeit der Lebensmuster und Lebensräume der verschiedenen Generationen. Während viele ältere BewohnerInnen noch traditionell an ihrer Heimatgemeinde ausgerichtet sind, benutzt ein Grossteil der Jugend die ganze Agglomeration, einschliesslich der Kernstadt, völlig selbstverständlich. Dies lässt vermuten, dass in der Tendenz die traditionellen Ortsbezogenheiten abnehmen und die Aneignung der gesamten Agglomeration als zusammenhängender Lebensraum zunehmend wichtiger wird.

### **Unterschiedliche Politik-Stile**

Die vielfältigen Lebensstile, Verhaltensweisen und Werthaltungen der Bevölkerung in der Agglomeration widerspiegeln sich auch ortspolitisch im unterschiedlichen Umgang mit Planung und Verwaltung. Gemeinden, die eher eine sub- oder periurbane Siedlungsentwicklung aufweisen, das heisst primär von Neubauten niedriger Dichte auf der grünen Wiese gekennzeichnet sind, neigen eher zu einem zurückhaltenden Gebrauch der zur Verfügung stehenden raumplanerischen Instrumente zur Steuerung der Siedlungsentwicklung. Gemeinden, in denen das Wachstum die urbane Prägung verstärkt, das heisst primär in Form von Verdichtung bestehender Siedlungsflächen stattfindet, neigen stärker zur Anwendung von Planungsinstrumenten zur Steuerung der Siedlungsentwicklung wie beispielsweise Leitbilder und Konzepte, Vorschriften in der kommunalen Bauordnung, Bestimmungen im kommunalen Bauzonenplan, Konkurrenzverfahren wie städtebauliche und architektonische Wettbewerbe und Testplanungen sowie Beratungen für Grundeigentümer und Investoren (Plüss, Kübler 2010: 77).

Da viele Agglomerationsgemeinden jedoch vor allem durch Sub- und Periurbanisierung wachsen, werden die ausdifferenzierten Planungsinstrumente tendenziell wenig angewendet. Hinzu kommt, dass die Zuzüger dieser Gemeinden, welche ihren Wohnort hauptsächlich als kostengünstigen Wohnsitz mit hervorragenden Verkehrsverbindungen und gutem Bildungsangebot, aber ohne Verwurze-

lungswunsch wählten, sich oft wenig mit ihrem Wohnort identifizieren, was zu einem allgemeinen Desinteresse an kommunaler Ortspolitik führt. Die räumliche Entwicklungsdynamik in Agglomerationen weist also sich selbst verstärkende Tendenzen auf in Richtung einer eher konservativen Siedlungs- und Ortspolitik mit einer wenig planungs- oder lenkungsfreundlichen *Laisser-faire*-Haltung gegenüber der Ortsentwicklung. Die unterschiedlichen Wachstumsmuster in den Siedlungsgebieten führen auf diese Weise zu zunehmenden sozioökonomischen und räumlichen Unterschieden. Aufgrund der Kleinräumigkeit der Gebietskörperschaften in der S5-Stadt sind diese politikräumlichen Differenzen relativ gemeindefach getrennt. Viele Gemeinden haben überhaupt keine Stadtplanung. Versuche des Kantons, bestimmte eingezonte, aber bisher unbebaute Areale wieder auszuzone und der Landwirtschaft zuzuschlagen, werden in eher konservativen Gemeinden bewusst durch vorgezogene Erschliessungsmassnahmen unterlaufen (Plüss, Kübler 2010: 82)

Insgesamt zeichnen die Forschungsarbeiten ein Gesamtbild der Agglomeration mit Brüchen, Verwerfungen und Widersprüchen: Im Bewusstsein der Bevölkerung sind kaum Voraussetzungen und wenig Interessen zu finden, an die eine Planungsvorstellung von einer «S5-Stadt» anknüpfen könnte. Im Gegenteil, die Wahrnehmung ist noch immer stark geprägt vom Bild einzelner Dörfer mit einer unantastbaren Gemeindeautonomie und hat mit der realen Entwicklung wenig gemein.

## **Gemeinsamkeiten als Grundlage der Weiterentwicklung**

Trotz dieser Widersprüche und Gegensätzlichkeiten gibt es Gemeinsamkeiten, an die sich in der Debatte um die Zukunft der Agglomeration anknüpfen liesse, denn es gibt grundlegende Qualitäten dieses Agglomerationsraums, welche die Mehrheit der BewohnerInnen erhalten, pflegen und entwickeln wollen: Natur- und Landschaftsräume, gute Verkehrsverbindungen, historische Eigenarten, das vielfältige, noch bezahlbare Wohnungsangebot und die Vorteile des Wirtschafts- und Bildungsstandorts.

«Die Agglomeration kann als gemeinsam gelebter pragmatischer Kompromiss bezeichnet werden zwischen idealer geographischer Lage in einer idyllisch wahrgenommenen Landschaft, mit guten Versorgungsmöglichkeiten, hoher Mobilität im Alltag und einer Art des Wohnens, die Weite und soziale Unverbindlichkeit vereint.» (Friedrich et al. 2010: 191)

Bei allen Überlegungen zur Zukunft ist jedoch zu bedenken, dass zwar eine starke, teils auch idealisierende Orientierung an der Vergangenheit und ein waches Interesse an der Gegenwart zu beobachten, trotzdem aber wenig Freude an aktiver Gestaltung und «Lust auf Zukunft» feststellbar ist. Im Gegenteil, eine gewisse Skepsis vor künftiger Veränderung und ersorgter Verschlechterung ist spürbar.

### **Natur- und Landschaftsräume** (Quelle: Rauch-Schwegler, Blumer 2010)

Die wichtigste Qualität von Agglomeration, über die sich alle BewohnerInnen einig sind – unabhängig vom Lebensstil oder der politischen Einstellung – sind die in kürzester Zeit von der Wohnung aus erreichbaren Landschaftsräume. In ihrer allgemeinen Wahrnehmung wird zwischen «Alltagsnatur» und «echter Natur» unter-

schieden: Als besonders attraktiv gilt die Alltagsnatur dann, wenn sie direkt an die Wohnung angrenzt oder täglich unmittelbar zu Fuss oder mit dem Fahrrad erreichbar und verfügbar ist. Auch ihre visuelle Verfügbarkeit, der freie Blick ins Grüne, an den Waldrand, über die Felder, in die Weite ist sehr begehrt. Zur «echten» Natur werden die Landschaftsräume zugeordnet, deren Erleben eine kleine Reise erfordern und von Ruhe und Einsamkeit oder Fremdartigkeit geprägt sind, wie zum Beispiel die Alpen oder grosse Seen. Ihre visuelle Verfügbarkeit ist noch begehrt als die der Alltagsnatur. Nicht umsonst steigert die Aussicht auf den See gekoppelt mit der Fernsicht in die Alpen die Immobilienpreise. Für die BewohnerInnen der Kernstadt, die Erholung in der Agglomeration suchen, verschiebt sich diese Einstufung: Für sie beginnt die «echte Natur» schon in der Agglomeration.

Von grosser Bedeutung in der Landschaftsbewertung sind die Gewässer: Sie ziehen Erholungsuchende aus dem Grossraum Zürich an, was an schönen Wochenenden zu starker Überlastung führt. An solchen Tagen werden Gewässer wie der Greifensee, der Pfäffikersee oder der Lützelsee von den Anrainern eher gemieden. Eine Vermehrung von Wasserfläche wäre bei der Umgestaltung von Landschaft sehr willkommen. Während die Gewässer hauptsächlich der aktiven, sportlichen Erholung dienen, bilden die Wälder gesuchte Rückzugsorte, um Ruhe und Einsamkeit zu erleben, aber auch um Beeren und Pilze zu sammeln.

In den Natur- und Landschaftsräumen wird grundsätzlich Distanz zum Alltag gesucht und geschaffen. Die Landschaft wird mit einem emotionalen Heimatgefühl belegt. Die meisten AgglomerationsbewohnerInnen sind inzwischen anspruchsvolle StädterInnen, die zusätzlich zu einer hervorragenden städtischen Infrastruktur eine üppigere Alltagsnatur näher vor der Haustür haben möchten, als dies in der Kernstadt meist möglich ist. Das fortschreitende, lokal wie regional ungeordnete, Siedlungswachstum gefährdet jedoch diese Unmittelbarkeit zwischen Wohnen und «Alltagsnatur». Deswegen läge es nahe, die zukünftige räumliche Planung von der offenen Landschaft her zu denken und diese durch Flurbereinigung, Landumlegung, Ausnutzungstransfer und dergleichen oder durch die Einbindung der Landschaft in die Wertschöpfungskette dem Druck baulich-kommerzieller Nutzung frühzeitig zu entziehen.

### **Wirtschaft** (Quelle: Gallati, Pütz 2010)

Die S5-Stadt als Bestandteil des Wirtschaftsraumes Zürich ist funktional eng mit der Kernstadt verflochten, zeichnet sich aber gleichwohl durch vielfältige, eigenständige Wirtschafts-, Arbeits-, Bildungs- und Wohnstandorte aus. Die Wirtschaft prägt die Siedlungsstruktur nicht nur durch ihren Bedarf an geeigneten Flächen, Arealen und Standorten für Gebäude und Anlagen. Technische Infrastrukturen für Ver- und Entsorgung, Kommunikation und Mobilität sowie der Bedarf an entsprechendem Wohn- und Bildungsraum sind ebenfalls sehr raumwirksame Ansprüche, welche durch wirtschaftliche Aktivitäten hervorgerufen werden. Der wirtschaftliche Strukturwandel der 1980er- und 1990er-Jahre hat dazu geführt, dass viele Betriebe des produzierenden Gewerbes ihre Produktion einstellen mussten und zahlreiche Industrieareale brachgefallen sind. Diese Brachen stellen Potenziale für neue Wirtschaftszweige, insbesondere für den Dienstleistungssektor dar, welcher neue Qualitätsanforderungen an Fläche und Gebäude stellt. Dadurch bietet sich

die Möglichkeit, anstelle der noch immer vorherrschenden Erschliessung von neuem Bauland auf der grünen Wiese, bereits erschlossene Flächen in zentralen Lagen zu aktivieren, umzunutzen und erneut zu bebauen. Diese wirtschaftliche und räumliche Entwicklung sollte sowohl den besonderen örtlichen Kontext als auch die historischen Entwicklungspfade regionaler Wirtschaftszusammenhänge weiterdenken.

Auffallend sind die unterschiedlichen Voraussetzungen dieses wirtschaftlichen Geschehens. Im Zürcher Oberland bis hin nach Rapperswil-Jona ist die Wirtschaftskraft dieser Region zentral an ihre spezifische Wirtschaftsgeschichte gekoppelt. Diese verleiht ihr, im Gegensatz zu vielen anderen Agglomerationen, eine «geschichtliche Tiefe», die sich nicht nur in frühindustriellen Bauten dokumentiert, sondern auch in wichtigen historischen Ereignissen, wie zum Beispiel dem «Brand von Uster» – Folge eines Arbeiteraufstandes im Jahre 1832 – manifestiert. Diese dynamische Wirtschaftsgeschichte mit ihrem steten Strukturwandel, welcher auch gegenwärtig in besonders agilen Firmen wieder nachvollzogen und weitergeführt wird und zu einer modernen Industrie- und Dienstleistungslandschaft geführt hat, könnte erheblich zu einer regionalen Identitätsbildung beitragen. Insbesondere dann, wenn aus der eigenen Wirtschaftsgeschichte grundlegende Verpflichtungen vital bleiben, diese Geschichte lebendig fortzuschreiben.

Der Strukturwandel auf der südlichen Zürichseeseite vollzog sich auf einem anderen Pfad und mit einem anderen Ursprung. Dieser Raum war länger agrarisch geprägt, obwohl sich in den 1820er-Jahren ebenfalls einige, jedoch viel kleinere Textilunternehmen ansiedelten. Erst durch die Eröffnung der Autobahn A3 von Zürich nach Chur im Jahre 1968 setzte eine rasche wirtschaftliche Entwicklung ein. Kombiniert mit entsprechenden finanzpolitischen Entscheidungen auf Gemeindeebene, allen voran mittels einer Senkung des Steuerfusses, konnten in der Folge zahlreiche vermögende Zuzüger gewonnen und die Region als Wohnstandort im gehobenen Preissegment gefördert werden. Damit entwickelte sie sich zu einem attraktiven Standort für Headquarters von international agierenden Firmen. Einen Schwerpunkt bilden dabei die Finanzdienstleister, welche diese Region als Handels- und Finanzplatz mit globaler Ausstrahlung etablierten. Ihre MitarbeiterInnen rekrutieren sich aus einem internationalen Umfeld, bleiben einige Jahre in der Region und ziehen dann weiter zur nächsten Herausforderung, ähnlich wie ihre Headquarters. Eine identitätsstiftende Integration findet kaum statt und wird längerfristig zu einem Problem werden. Der wirtschaftlichen Prosperität dieser Region tut dies gegenwärtig aber noch keinen Abbruch, dennoch sollte eine Diversifizierung dieser einseitigen Wirtschaftsstruktur gefördert werden.

Die Weiterentwicklung der Standortqualität und damit der Strukturwandel in der S5-Stadt steht vor neuen Herausforderungen. Schnell steigende Bodenpreise an zentrumsnahen und verkehrstechnisch gut erreichbaren Standorten, knapper werdende Fachkräfte teils demographisch bedingt, verkehrstechnische Defizite auf Grund der noch nicht fertiggestellten Oberlandautobahn sowie erschwerte Ortsdurchfahrten sind einige davon. Schwerwiegender lasten aber die Defizite in der politischen Organisationsstruktur, die diesen global agierenden Wirtschaftsraum kennzeichnet. Der anhaltende Bebauungsdruck und die unkoordinierte Siedlungsentwicklung, gestützt auf kommunal zu generierendes Steuersubstrat ohne ent-

sprechenden Finanzausgleich hinterlassen langfristig negative Spuren in der Landschaft und gefährden damit die so oft genannte Standortqualität der «schönen, natürlichen und offenen Landschaft» dieser Region.

Für viele Betriebe ist das wirtschaftliche Umfeld seit dem letzten weitreichendem Strukturwandel der 90er-Jahre schwieriger geworden. Um so erstaunlicher ist, dass in der S5-Stadt die Produktion von Tee für China oder Zahnpastentuben und Glasbehälter für die ganze Welt einher geht mit der Absicherung von Flugzeugabstürzen, Terroranschlägen und Wirbelstürmen seitens der Rückversicherungsunternehmen am südlichen Zürichseeufer. Die S5-Stadt verfügt offenbar über Gunstfaktoren und kreative Innovationskraft, welche die sich wandelnden Produktionsbedingungen ausgleichen. Die Region ist also erfolgreich im Umgang mit Fragen struktureller Veränderung in Wirtschaft und Politik. Die Veränderung von Rahmenbedingungen und die Schaffung von neuen Ausgangslagen sind nicht nur Gefahr, sondern bieten auch Chancen.

Zunehmend wichtig ist eine gut ausgebaute Infrastruktur (Autobahn, Eisenbahn, Flughafen, aber auch die Bildungslandschaft) und zufriedene Mitarbeitende. Der eigentlich optimale Standort stimmt nicht immer mit dem aktuellen überein. Trotzdem erwägt kaum eines der befragten Unternehmen der Region in absehbarer Zeit einen Standortwechsel, da Produktionsfaktoren, wie zum Beispiel das örtlich-soziale Milieu, immobil sind und der Standort nur unter unverhältnismässig hohen Kosten verlegt werden könnte.

Vermisst wird allerdings von allen beteiligten Akteuren eine Instanz mit regionaler Gesamtsicht und entsprechendem Durchsetzungsvermögen für planerische Aufgaben der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung wie auch der Wirtschaftsförderung. Die aktuelle und zukünftige Situation verlangt Offenheit und Flexibilität sowie gemeinsam vereinbarte Strategien seitens der Gemeinden, Kantone und Unternehmen. Ein zu kleinräumiger Wettbewerb kann einer Region insgesamt schaden, wenn sie besonders für grössere, exportorientierte Unternehmen ihre Bindungskraft aufgrund disparater, sich gegenseitig hemmender institutioneller Strukturen verliert. Der Prozess der Loslösung von Territorialität bietet vor allem dann Chancen, wenn dadurch eine «neue Nähe» regionaler, innovativer Milieus und räumlicher Clusterstrukturen und Netzwerke mit entsprechenden Wettbewerbsvorteilen gegenüber der Konkurrenz entstehen.

#### **Bildung** (Quelle: Albisser et al. und Studierende 2010)

Für Planungsverantwortliche wie Standortsuchende stehen unterschiedliche Faktoren im Vordergrund für eine Standortwahl. Sie alle bündeln jedoch Attraktivitätseinschätzungen einer Region und ihrer diesbezüglichen Infrastruktur. Dabei kommt der Qualität des Bildungsraumes mit seinen Bildungseinrichtungen und Betreuungsangeboten, seiner Freizeit- und Kulturangebote sowie der Berufswahlmöglichkeiten innerhalb einer Wirtschafts- und Wohnregion eine immer stärkere Bedeutung zu. Ein von der Forschergruppe durchgeführtes Standort-Rating innerhalb 28 Gemeinden der S5-Stadt zeigt, dass die Einschätzung der Attraktivität des Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitangebots einhergeht mit der Grösse einer Gemeinde. Für Privatpersonen wie Unternehmen scheinen primär die vorhandenen Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitangebote nahe dem Wohnort und erst sekundär

die vorhandenen Lehrstellen und weiterführenden Schulangebote wichtige Pull-Faktoren zu sein. Diese Qualitäten lassen sich mit einer konsequenten Stadtentwicklungspolitik verstärken. Im Bereich der nach-obligatorischen Ausbildung lässt sich die Qualität des Bildungsraumes in der S5-Stadt an zwei Grössen festmachen. Zum einen werden die Möglichkeiten der Berufswahl und somit der Lehrstellenvielfalt ohne Wohnortwechsel von den Jugendlichen selbst als sehr gross eingeschätzt, und zum andern zeigen die beiden Kantonsschulen der S5-Stadt (Glattal in Dübendorf und KZO in Wetzikon) im Vergleich zu den mit der S5 einfach erreichbaren Kantonsschulen der Stadt Zürich (Hohe Promenade, Hottingen, Rämibühl und Stadelhofen) sehr gute Schülerzugänge.

Die grossen Gemeinden der S5-Stadt ziehen dank zahlreicher Betreuungs- und Schulangebote viele junge, wohnungssuchende Familien an, für welche die klassische familiäre Rollenteilung zwischen Mann und Frau nicht mehr gilt. Viele Jugendliche aus der S5-Stadt besuchen eine Kantonsschule; ein Drittel der Kantonschüler pendelt in die Stadt Zürich. Sowohl die Optionen vor Ort als auch die Nähe der Stadt stellen für viele Jugendliche und deren Eltern in den S5-Bahn-nahen Gemeinden einen Pull-Faktor dar. Dem Wohnquartier naheliegende Betreuungsmöglichkeiten und rasch erreichbare weiterführende Schulungsmöglichkeiten zeichnen ergänzend für die Attraktivität des Bildungsraums der S5-Stadt. Dies spiegelt sich auch im Freizeitverhalten. Während vor allem jüngere Zürcher-Oberländerinnen lokale Freizeittreffpunkte mit anregendem wie informierendem Programm schätzen und nutzen, nehmen sie aber für ein breiteres Angebot auch den Weg in die Stadt Zürich in Kauf. Jugendliche aus der Stadt Zürich tun dies in umgekehrter Richtung aber noch kaum – eine Herausforderung für die Agglomerationspolitik.

Die Beliebtheit der Gymnasien innerhalb der S5-Stadt widerspiegelt eine starke regionale Verwurzelung der Jugendlichen. Berufswünsche und Berufswahl sind für Jugendliche eine wesentliche Weichenstellung in ihrem Leben, auch wenn Berufsperspektiven kurzlebiger geworden sind. Geschätzt wird die Vielfalt an Lehrstellen und Ausbildungsangeboten in der Agglomeration, die einen Berufseinstieg ermöglichen. Die meisten Jugendlichen scheinen sich in der Agglomeration wohl zu fühlen und können sich hier auch ihr zukünftiges Leben vorstellen.

### **Wohnen** (Quelle: Friedrich et al. 2010)

Verschiedene aktuelle Untersuchungen in der Schweiz geben allgemeine Hinweise auf die aktuellen Wohnwelten und Wohnwünsche, die auch für die S5-Stadt gelten. So gehören zum Beispiel eine gute Lage von Wohnung oder Haus sowie ein schön eingerichtetes «Zuhause» mit einem grossen Balkon zu den zentralen Wohnwünschen der Bevölkerung. Mehrere Untersuchungen belegen die im allgemeinen hohe Wohnzufriedenheit, wobei die emotionale Bindung mit dem Einkommen und der Grösse der Wohnung zunimmt. Diese Aussagen gelten auch für die S5-Stadt.

Das vielfältige, noch bezahlbare Wohnungsangebot ist ein hoch geschätztes Qualitätsmerkmal in der S5-Stadt, das jedoch sozial gefährdet erscheint: Die Zusammensetzung der Bewohnerschaft der Region zeigt zwar Tendenzen zur Angleichung an die Kernstadt, die soziokulturelle Segregation ist jedoch in der Agglomeration stärker ausgeprägt als in der Stadt Zürich. Allerdings sind gegenüber der Kernstadt integrationsfördernde Institutionen, wie beispielsweise Jugend- und

Alterszentren, weniger vorhanden. Das lässt in Zukunft verstärkte soziale Konflikte und Herausforderungen erwarten.

Die soziokulturelle Segregation führt nicht nur zu einer räumlichen Konzentration sozialer Unterschichten, sondern auch zu sich bewusst isolierenden bürgerlichen Milieus, die sich mit ihrer Wohngemeinde kaum identifizieren. Auch der Teil der Bewohnerschaft, die sich ihren Wohnort nicht gezielt aussuchte, sondern nur des bezahlbaren Wohnraumes wegen in die Gemeinde gezogen ist, zeigt ein geringes Interesse an lokalen Belangen. Auf Grund dieser Tatsachen sind eine gezielte gruppenspezifische Sozialpolitik und ihre Abstimmung mit der Wohnpolitik erforderlich, um in Zukunft eine sozialverträgliche Durchmischung mit ausreichendem Engagement für die Gemeinde zu erreichen.

Auffällig ist das geringe Interesse der BewohnerInnen an der architektonischen Qualität ihrer Wohnbauten sowie an der gestalterischen Qualität des unmittelbaren Umfeldes. Für die meisten ist die Ausstattung sowie Bad und Küche wichtiger als die Qualität der Wohnungstypen und der Aussenräume. Wesentlich bei der Wohnungswahl ist die Verfügbarkeit von Wohnraum in Form von Fläche sowie das gute Preis-Leistungs-Verhältnis einer Wohnung mit modernem Grundriss und guter Ausstattung.

Die Entscheidung, in die Agglomeration zu ziehen, kann folgendermassen typisiert werden: Es gibt Zuziehende, die ihren Wohnort aus pragmatischen Gründen gewählt haben, da sie anderswo nichts Passendes gefunden haben, das sie sich leisten konnten. Im Gegensatz dazu steht die bewusste Wohnortwahl diejenigen Gruppen, in deren Wahrnehmung die S5-Stadt das Bedürfnis nach Konsum, Mobilität und Naherholung optimal erfüllt: «Es hat alles» (Friedrich et al. 2010: 191). Alteingesessene dagegen identifizieren sich in hohem Mass mit ihrem Wohnort und behaupten «Ein Dorf bleibt ein Dorf» (Friedrich et al. 2010: 186), auch wenn das Dorf inzwischen auf Stadtgrösse angewachsen ist. Ihr Bild der Agglomeration besteht nach wie vor aus einzelnen, autonom agierenden Dörfern ohne gegenseitige Abstimmungen.

Alles in allem zeigen die Untersuchungen ein umfassendes soziokulturelles und architektonisch-städtebauliches Qualitätsproblem, das sich jedoch, aufgrund der anhaltend grossen Nachfrage, noch nicht nennenswert im Markt auswirkt. Mit grosser Wahrscheinlichkeit wird sich dies in Zukunft ändern, weshalb Stadtentwicklung und Sozialplanung auch in der Agglomeration als Einheit verstanden werden muss. Die Gemeinden sind in der Regel auf kommende soziale Probleme wenig vorbereitet. Sowohl die gebauten wie die imaginären Grenzen und Distanzräume sind spezifisch ausgerichtet auf unterschiedliche soziale Gruppen zu thematisieren.

Die sehr heterogenen Wohngebiete sind räumlich oft unverbunden: Es fehlt an Qualitätsvorgaben, die sich nicht primär äusserlich am tradierten Dorfbild orientieren, sondern eine moderne, urbane Siedlungsentwicklung mit neuen, eigenständigen Merkmalen fördern. Der steigende Anteil von Teileigentum «zementiert» die Baustruktur: Da Investitionsentscheide nur durch langwierige Mehrheitsbeschlüsse in den Eigentümervereinigungen zustande kommen, werden durchgreifende Modernisierung und Anpassungen an sich verändernde Rahmenbedingungen und gewandelte Bedürfnisse erheblich behindert und der Weiterbau

an der bestehenden Stadt verunmöglicht. Ebenso ist das Interesse und die Teilhabe am öffentlichen Aussenraum in dieser Eigentumsform sehr gering, was oft zu minimaler Sorgfalt und Vernachlässigung der Fassaden und der direkten Umgebung führt. Als mögliche Strategie für ein kreatives, die Besonderheiten eines Wohngebiets wahrendes Vorgehen schlagen die Forscherinnen vor, im Sinne der Bricolage, die Wohnungsbestände kreativ weiterzuentwickeln. Das Bild der Bricolage versteht sich als Prozess, in dem unzusammenhängende Teile neu zu einer strukturierten Gesamtheit gefügt werden. Der öffentliche Raum muss dabei die ordnende und kreative Grundstruktur bilden.

Letzten Endes sind aber klare Qualitätsvorgaben seitens Politik und Verwaltung, unterstützt und ergänzt durch gemeindeübergreifende und behördenbindende Fachgremien als Lenkungsinstanzen mit qualitätssichernder Zielsetzung, langfristig und konsequent erforderlich. Das Beharren auf historisch-kulturellen Strukturen und ein Festhalten am Bild des Dorfes, das längst keines mehr ist, sind Schlüsselthemen, welche die Diskussion immer wieder bestimmen und die Realisierung neuer, zeitgemässer Lösungen von hoher Qualität erschweren. Ziel müsste es sein, ein eigenständiges Profil herauszuarbeiten, mit dem sich die Gemeinden im regionalen Wettbewerb positionieren können.

Gefragt sind neue Wohnbilder, die den veränderten soziokulturellen Milieus der Agglomeration entsprechen und auch für Entwickler und Investoren bindend sind. Wohnumfeld und öffentlicher Raum als Lebens- und Gestaltungsraum für die Identifikation mit dem Wohnort werden, vor allem auch für die heute zuwandernden, urbanen Bevölkerungsgruppen, eine immer wichtigere Rolle einnehmen. In unserer vielfältiger werdenden Gesellschaft gilt es, nicht einfach mehr vom Gleichen anzubieten, sondern eine Mischung von Wohnformen zu entwickeln, die mit qualitativ hochstehenden Aussen- und Naherholungsräumen verbunden sind.

#### **Nachbarschaften** (Quelle: Reutlinger et al. 2010)

Nachbarschaften haben sich in den letzten Jahrzehnten erheblich gewandelt. Das alte Bild vertrauter Beziehungen, mit selbstverständlichen gegenseitigen Hilfeleistungen, gilt fast nur noch für eine Minderheit, insbesondere in mehr oder weniger homogenen Siedlungsgebieten. Persönliche Alltagbeziehungen, dies zeigt sich auch in der S5-Stadt, lösen sich mit zunehmender Mobilität und der Bedeutung elektronischer Kommunikations-Medien von der unmittelbaren räumlichen Nähe und umfassen weitläufigere Räume. Besonders die mobile und mit den neuen Medien gut vertraute jüngere Generation ist weniger an die sozialen Interaktionen vor Ort gebunden. Mit dem Ausbau des Sozialstaats und der öffentlichen wie privaten Unterstützungsinstitutionen haben sich Hilfsangebote zudem professionalisiert und in einer nicht unmittelbar ortsgebundenen Form zentral organisiert. Dies führt ebenfalls zu einer Schwächung traditioneller, räumlicher Nachbarschaften. Gleichzeitig sind aber Personen mit altersbedingten oder persönlichen Einschränkungen der räumlichen Mobilität – Behinderte, Betagte, Kleinkinder und die sie betreuenden Eltern – weiterhin auf Sozialkontakte im Nahraum angewiesen. Erhebliche Unterschiede im Aktionsradius sind auch je nach Herkunft und Einkommen feststellbar.

Im Zug dieser Entwicklungen hat auch die in der Bedeutungshierarchie zwischen Nachbarschaft und «Gesamtstadt» angesiedelte Quartiersebene an Bedeutung eingebüsst. Interessant ist zudem die Feststellung, dass Nachbarschaften unter Wohnungseigentümern im gleichen Haus funktionaler geworden sind – die Einzelpersonen werden austauschbar. Im Gegensatz zu den «echten» Freundschafts-Nachbarschaften, die sich in weiterem Bezugsraum aufspannen, geht es hier im unmittelbaren nachbarschaftlichen Austausch eher um im Alltag geschätzte Handreichungen und um Vereinbarungen bezüglich der Werterhaltung des gemeinsamen Eigentums.

Als Entwicklungsperspektive schliessen die Forschenden auf die Notwendigkeit, räumlich gestaltete Nachbarschaft mit sozial gelebten Nachbarschaften zusammen zu denken und gemeinsam zu fokussieren. Räumliche Nähe bedeutet dabei (in bestimmten Konstellationen) notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzung für die Entstehung von Nachbarschaftsbeziehungen. Denn territorial-bauliche Einflussfaktoren (Zäune, Hecken, Mauern, etc.) werden erst über das soziale Handeln von Einzelnen oder Gruppen «zum Leben erweckt». Art und Intensität von Nachbarschaftsbeziehungen sind stark von Interessen und Problemen sowie sozialem Status und aktueller Lebensphase der Handelnden abhängig.

#### **Mobilität** (Quelle: Hilti et al. 2010)

Zu den hochgeschätzten Qualitäten der S5-Stadt gehört auch die Mobilität. Die S5-StädterInnen entwickeln vielfältige Strategien und Kompetenzen, die Mobilitätsanforderungen zur Organisation ihres Alltags und die Mobilitätsbedürfnisse bezüglich ihrer Freizeit zu befriedigen. Dabei zeigt sich in bestimmten Konstellationen auch ein Paradox: Mobilität schafft Stabilität. Durch die fortwährende Zirkulation zwischen bestimmten, wiederkehrenden Orten werden stabile räumliche Muster generiert und aufrechterhalten. Die routinierten Raum-Zeit-Bewegungen der S5-StädterInnen lassen Raumkonstellationen mit spezifischen Eigenschaften entstehen. Dazu gehört beispielsweise eine neue Interpretation der S-Bahn als Begegnungsraum, in welchem sich private und öffentliche Sphären von Wohn- und Arbeitswelt überlagern.

Die Forschungsarbeit zum Thema Mobilität zeigt zahlreiche Besonderheiten im Mobilitätsverhalten der Agglomeriten auf. Die vielfältigen Aktivitäten, denen Menschen unterwegs in der Bahn nachgehen, offenbaren eine spezifische, ausschneidende Überlagerung privater und öffentlicher Sphären, die im Wesentlichen durch elektronische Medien (Laptop, iPod, Handy) ermöglicht wird. Tätigkeiten, die vormals innerhäuslich respektive ausschliesslich an einem festen Arbeitsplatz ausgeführt wurden, werden zunehmend in den beweglichen, halböffentlichen Raum verlagert, so auch in die Bahn. Darüber hinaus ist der Transitraum der S-Bahn auch Begegnungsort unterschiedlicher sozialer Gruppen und diesbezüglich nicht ohne Konflikte.

Bezeichnend für die Bedeutung der Mobilität sind auch der Umgang mit und die Bedeutung von Mobilitätswerkzeugen. In der S5-Stadt lassen sich variantenreiche Kombinationen unterschiedlicher Verkehrsmittel und komplexe Muster des Mobilitätsmanagements, etwa innerhalb einer Familie, entdecken. «Wir leisten uns den Luxus von zwei Gas, einem Auto und sechs Velos», erzählt eine Mutter (Hilti et

al. 2010: 165). Die Bandbreite der Mobilitätswerkzeuge ist auffallend: Neben Flugzeug, Zug, Auto, Fahrrad und Zu-Fuss-Gehen werden Roller, Motorräder, E-Bike, Skateboard, Trottinett, Rollstuhl und Gehwagen erwähnt. Aufgrund der wachsenden physischen Distanzen zwischen den Orten des Alltags und deren funktionale Ausdifferenzierung wird das Unterwegssein immer mehr als aktive Lebenszeit verstanden und genutzt. Die S5-Stadt wird dadurch zur Bühne für unterschiedliche Selbstbilder und Lebensentwürfe, die über die verfügbare Mobilität verwirklicht werden. Sowohl der erklärte Städter wie auch die LiebhaberIn naturnaher Orte, wo es «nach Gras riecht und oben die Sterne leuchten», finden hier ein passendes Zuhause (Hilti et al. 2010: 172). Nicht selten sind es hybride Sowohl-als-auch-Lebensentwürfe von Menschen, die sich beispielsweise dezidiert als «Landliebhaber» verstehen, die aber, beruflich stark engagiert, im Alltag auf städtische Strukturen wie etwa auf längere Ladenöffnungszeiten oder gute schweizweite Verkehrsverbindungen angewiesen sind. Die sich weiter wandelnden Lebensrealitäten und dynamischen Mobilitätsstrategien verweisen auf die kaum zu vereinenden Lebensentwürfe, die sich in der Agglomeration überlagern, ohne je Deckungsgleichheit zu finden.

## **Perspektiven**

Die von den BewohnerInnen der Agglomeration geschätzten Eigenschaften und Qualitäten der Agglomeration bilden die Basis für einen Dialog zwischen Forschung, interessierter Bewohnerschaft sowie öffentlichen Institutionen über die zukünftige «Verfassung» (im doppelten Wortsinn) der Agglomeration. In diesen Diskussionen geht es um einen Ausgleich, ein Gleichgewicht etwa zwischen kommunaler Eigenart und dem regionalen Ganzen der «Agglomerationsstadt», zwischen Autonomie und Aufgabenteilung unter den Gemeinden, zwischen der Verantwortung des Kantons für wichtige, die gesamte Agglomeration betreffende Themen (wie beispielsweise Festlegung, Entwicklung und Gestaltung der Landschaftsräume) und den Aufgaben der Planungsverbände. Das Forschungsprojekt könnte Ausgangspunkt für eine auf längere Dauer gepflegte Diskussionsplattform sein, im Rahmen derer die Agglomeration ihren Selbstfindungsprozess organisiert.

## **Raumpolitik im Agglo-Mosaik**

Der urbane Raum dehnt sich ungeachtet politischer Grenzziehungen aus. Dabei überlagern sich sowohl städtische Siedlungsgebiete wie auch individuelle Handlungs- und Lebensfelder ohne sichtbare Einflüsse von Gemeinde-, Kantons- und auch Landesgrenzen. Es entsteht eine immanente Inkongruenz zwischen funktionalem Raum und institutionellen Strukturen. Die Gemeindegrenzen der Schweiz liegen im internationalen Vergleich besonders einschneidend in der zusammenwachsenden Siedlungslandschaft (Plüss, Kübler 2010: 72).

Dreiviertel der SchweizerInnen (73%: BFS, Bundesamt für Statistik, Schweiz, [http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/geo/analyse\\_regionen/04.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/geo/analyse_regionen/04.html)) leben heute in Agglomerationen und den ihnen zugehörigen Kernstädten. Dieser Lebensraum der Mehrheit der Bevölkerung hat sich oft weitestgehend von der jeweiligen Kernstadt emanzipiert. Anstelle einseitiger Abhängigkeiten (Vorstadt, Schlafstadt, Zwischenstadt, etc.) sind vielfältige Wechselbeziehungen (Netzstadt, Agglomerationsstadt, etc.) entstanden.

Agglomeration kann nicht länger nur als Verlust von «Stadt» und «Land» gewertet werden: Aus der tradierten Dualität von Stadt und Land ist eine eigenständige urbane Landschaft oder ein «Stadtland» (Eisinger, Schneider 2005) geworden, welche es zu gestalten gilt. Mit dem Ende der funktionalen Stadt verschwinden auch Begriffe wie Vorstadt, Schlafstadt, Zwischenstadt. Agglomerationen werden zu städtischen Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Freizeiträumen mit vielfältigen Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Freizeitangeboten. Sie lassen sich durch die erhöhte Mobilität dank erhöhter Taktung des öffentlichen Verkehrs und der verkleinerten Maschenweite in der Feinverteilung sowie der Verkürzung der Distanzen im öffentlichen Verkehr wie auch im Individualverkehr weiträumig und vielfältig nutzen und entwickeln. Auf dieser Basis müssen heutige Agglomerationen durch eine neue Leseart als urbane Landschaft oder als Stadt-Land mit zugleich städtischen und ländlichen Qualitäten sowie Nutzungsvielfalten begriffen werden. Diesem Stadt-Land fehlt zwar das vertraute städtische Erscheinungsbild, es birgt aber neue Qualitäten, die verstanden, akzeptiert und neu gestaltet werden müssen. Ein entsprechender Name im alltäglichen Sprachgebrauch ist allenfalls noch zu finden. In Anlehnung an die existierenden Stadtbegriffe wie Kleinstadt, Mittelstadt, Grossstadt, Millionenstadt, oder Weltstadt, Megastadt, Metastadt, aber auch Bürgerstadt, Hansestadt, Residenzstadt, Bischofsstadt, oder Festungsstadt, Burgstadt, Industriestadt, Kreisstadt, Bergstadt, Fachwerkstadt, oder auch Trabantenstadt, Satellitenstadt, Planstadt, Vorstadt, Schlafstadt, Zwischenstadt, Netzstadt wäre der Begriff der Agglomerationsstadt im Gegensatz zur Kernstadt ein möglicher Vorschlag.

Die urbane Lebensweise dehnt sich weltweit aus – bereits lebt heute mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in städtischen Räumen. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass sich die politische Diskussion zunehmend «urbanisiert», also von städtischen Themen und Vorstellungen geprägt sein wird. Aktuelle Urbanisierungsprozesse haben jedoch nichts mehr zu tun mit dem Idealbild der mittelalterlichen Stadt und sie findet auch nicht mehr in Form der heute so beliebten und vertrauten grossstädtischen Muster des 19. Jahrhunderts statt. Sie haben vielmehr mit einer flächenmässigen Ausdehnung, der Sub- und Periurbanisierung, zu tun. Die Verstädterung des 21. Jahrhunderts erschliesst neue Siedlungsräume, welche mittels effizienter Verkehrs- und Kommunikationsnetze an ein bestehendes urbanes System anknüpfen.

Einhergehend mit der Sub- und Periurbanisierung sind eine raumfunktionale Spezialisierung und oft auch soziale Segregationsprozesse festzustellen, die zu einer hohen Heterogenität des gesamten Siedlungsgebiets führen. Je nach Umfeld ist der Alltag von unterschiedlichen «urbanen» Fragen und Auseinandersetzungen gekennzeichnet. Das jeweilige Lebensumfeld prägt auch die politische Einstellung und die damit verbundenen Werthaltungen, welche sich besonders in demokratischen Systemen wiederum in der Ausrichtung der politischen Instanzen auf der Ebene der Gebietskörperschaften widerspiegeln. Sellers und Kübler (2009) nennen diesen Mechanismus die «Vervorstädterung des Politischen».

## Die Notwendigkeit interkommunaler Kooperation

Diesem Zusammenwachsen der Siedlungsräume zu grösseren zusammenhängenden Funktionsräumen steht aber die Institution der Gemeinde mit ihrer in der Verfassung garantierten Entscheidungshoheit entgegen. Diese Entscheidungshoheit muss um die Pflicht zu bindenden grenzüberschreitenden Kooperations- und Nachbarschaftsformen erweitert werden, um unter anderem folgende Frage zu beantworten: Wie steht es um das Verhältnis von kommunaler Eigenart und ihrer Einbettung in die nächstgrössere Raumeinheit, im speziellen auf Gemeinde-, aber auch auf Kantons- und Landesebene? Dabei geht es primär um den Wandel von Nivellierung zu Profilierung und spezifischer Qualifizierung, um das Zusammenspiel von Konkurrenz und Kooperation sowie – als Grundlage für eine effektive Kooperation – um die Formulierung einer Politik des Finanzausgleichs.

Gegenwärtig fördert die unkoordinierte Städte- und Gemeindekonkurrenz die Tendenz, dass jede Gemeinde alles aufbieten will und muss, um im Standortwettbewerb zu bestehen. Dies führt u. a. zu unwirtschaftlichen Betriebsformen und zu einer Nivellierung mit einer unvorteilhaften Verwischung von spezifischen Unterschieden und lokalen Qualitäten. Lebendigkeit und Produktivität entstehen jedoch aus Differenz. Das eigenständige Profil der S5-Stadt könnte gefördert werden, indem die kennzeichnenden historischen und naturräumlichen Besonderheiten und Merkmale gestützt, gepflegt und weiterentwickelt, die feinmaschige Durchdringung der bebauten Flächen mit Freiflächen erhalten und die Förderung von Mischnutzungen erleichtert werden.

Einzigartigkeit zu erhalten und weiter zu entwickeln, setzt – bei aller gesunden Konkurrenz! – ein erhebliches Mass an Kooperation voraus, die auch vor dem Steuerwettbewerb und Fragen des interkommunalen Finanzausgleichs nicht haltmachen darf. Die gegenwärtig vorherrschende Kommunalpolitik wirkt jedoch eher als wirkungsvolle Bremse bezüglich einer aktiven zwischengemeindlichen Zusammenarbeit. Dabei wäre es an der Kommunalpolitik, den in Ansätzen bereits vorhandenen arbeitsteiligen Charakter der Agglomeration aufzugreifen und aktiv weiterzuentwickeln. Das würde bedeuten, das eigene Profil in seinen Stärken und Schwächen zu erkennen und in Verhandlungen mit den Nachbargemeinden einzubringen. Die Realisierung einer solchen Arbeitsteilung setzt selbstverständlich in vielen Fällen einen entsprechenden Finanzausgleich voraus. Wahrscheinlich bedarf es – bei aller vorausgesetzten Bereitschaft der Gemeinden zur Zusammenarbeit – in Zukunft doch einer Verwaltungsebene, die der Gemeindehoheit übergeordnet ist und zum Beispiel auf der Ebene der Agglomeration S5-Stadt organisiert werden könnte. Denn es kann und sollte nicht jede Gemeinde zugleich Wohngemeinde oder Wohnstadt beziehungsweise Gewerbe- oder Gewerbestadt, Erholungsgemeinde oder Erholungsstadt sein. Es braucht auch Gemeinden, die «Dörfer» bleiben und sich bewusst einer Bautätigkeit enthalten. Zu Gunsten einer hohen gesellschaftlichen Wertschöpfung in Form der Erhaltung und Pflege wertvoller Naturräume und bedeutender Naherholungsqualitäten müssen diese aber dennoch, auch ohne Bautätigkeit und Allokation von Wirtschaftskraft, Steuersubstrat generieren können.

## Das Umdenken in Planungsdisziplinen wird unabdingbar

Auch die Planung müsste weiter umdenken. In der Folge wird der Versuch unternommen, einige wichtige Merkmale und Strategien, im Sinne einer Anregung, anzusprechen, ohne vollumfänglichen Anspruch auf Richtigkeit, Vollständigkeit und geprüfte Praktikabilität zu legen.

- Freiräume, und nicht länger die Bebauung, bilden das für die Stadt neuen Typs charakteristische, räumlich verbindende Gerüst. Deshalb sollte die Struktur der Agglomerationsentwicklung primär über die Sicherung und Qualifizierung der Freiräume, die Pflege der Siedlungsränder zu den Freiräumen und erst sekundär durch die Gestaltung des Gebauten gesteuert werden.
- Typisch für Agglomerationen sind die fraktal ausgeformten Siedlungsränder, die als besonders attraktive Wohnstandorte an offene Landschaftsräume grenzen und dennoch leichten Zugang zu städtischen Infrastrukturangeboten gewähren. Diese Ränder sollten aktiv als Übergangs-, Berührungs- und Durchdringungsräume gestaltet, statt als peripher vernachlässigt und einer sich ausdünnenden sozialen wie baulichen Entwicklung überlassen werden.
- Nutzungsdurchmischung sollte die Regel und in der Folge Zonenpläne auf das Notwendigste beschränkt werden. Ebenso sollten Bebauungen umnutzungsneutral und umbaufreundlich angelegt werden. Gleichzeitig sollte das Teileigentum (Stockwerkseigentum) neu definiert werden, um Umbauen, Umnutzungen und Nutzungsmischungen zu erleichtern: Der Funktionalismus mit hochspezialisierten Bauten (auch Wohnbauten) und eine nach Funktionen ausgerichtete Stadtplanung sind nicht mehr zeitgemäß.
- Es sollten eher Mindestdichten als Höchstdichten festgesetzt werden, um den Bauboden haushälterisch zu nutzen. Erfahrungen im Liegenschaftsinvestment zeigen, dass die volle Ausschöpfung der Ausnutzung nicht zwangsläufig zur höchsten Rendite führt. Der Verzicht auf Ausnutzung kann durchaus qualitätssteigernd wirken und somit profitabel sein.
- Siedlungsplanerische sowie städtebauliche Veränderungen werden durch kleinteiliges Teileigentum stark behindert. Die Einsicht in die Notwendigkeit eines angemessenen Gebäudeunterhalts und eines sozial relevanten Beitrags zum öffentlichen Raum ist im kleinteiligen Teileigentum oft sehr gering. Zudem ist die Bausubstanz durch die reine Vermarktung von Wohnfläche oft von geringer Qualität. Um einen laufenden Anpassungs- und Modernisierungsprozess zu fördern, sollte die Gesetzgebung für Wohneigentum im Hinblick auf Erstellungs-, Unterhalts-, Erneuerungs- und Modernisierungsprozesse überprüft und neu formuliert werden.
- Die kommunale Planungs- und Baubewilligungspraxis sollte um eine regionale, gemeindeübergreifende und behördenbindende, professionalisierte Lenkungsinstanz mit Aufgaben der Qualitätssicherung auf der Grundlage allgemein gefasster Regeln, wie zum Beispiel der Beitragspflicht jeder Bau-massnahme zum öffentlichen Raum, ergänzt werden. In diesem Zusammenhang sollten kommunale Baugesetze und Berechnungsgrundlagen aufbauend auf vergangenen Erfahrungswerten harmonisiert werden.

## Die Stärkung der Planungsverbände

Die frühzeitige Abbremsung der Zersiedlungsvorgänge findet gegenwärtig weder auf kommunaler noch auf regionaler Ebene statt. Erst bei offensichtlicher Entwertung der bestehenden Standortvorteile wird eine Verdichtung nach innen ins Auge gefasst, dann ist es aber häufig zu spät. Der Einfluss der regionalen Planungsverbände auf die kommunale Siedlungsentwicklung ist nach wie vor bescheiden. Wirkungsvolle Interventionen, die eine nachhaltigere Siedlungsentwicklung begünstigen, müssen vermehrt auf einer der Gemeinde übergeordneten Ebene, beispielsweise einem entsprechenden Regionalverbund, getroffen werden. Eine solche übergeordnete Ebene kann aber nur aus einem langen Findungsprozess heraus und nicht gegen den bestehenden Föderalismus eingeführt werden. Einige Strategien werden in der Schweiz bereits rege diskutiert oder haben vereinzelt Eingang in die kantonalen Rechtsordnungen gefunden. Dazu zählen:

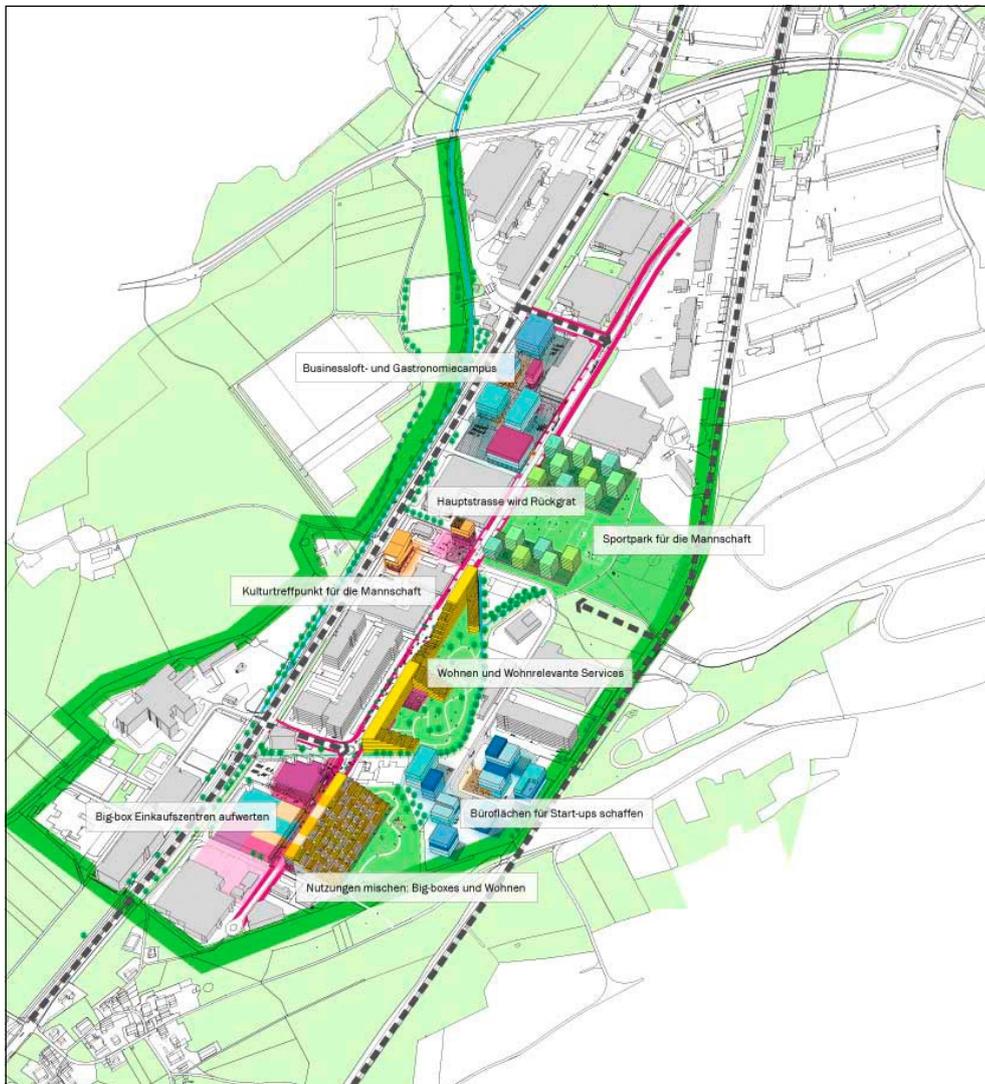
- eine restriktivere Bewilligungspraxis der Kantone
- die kantonale Festlegung von Zonen für publikumsintensive Nutzungen
- finanzielle Anreize für Kooperationen oder Gemeindefusionen
- die Einführung handelbarer Flächenzertifikate mit entsprechenden Begleitmassnahmen
- die regionale Zusammenarbeit mit Ausgleichszahlungen, die ein «Nicht-Wachstum» gewisser Gemeinden kompensieren können.

## Agglo-Oasen

Eine neue, innovative Möglichkeit, das Wachstum in suburbanen Gebieten zu regulieren und gleichzeitig die Lebensqualität zu erhöhen, läge in der Entwicklung von kantonalen oder regionalen Landschafts- oder Agglomerationsparks, sogenannten Naturparks, um zusammenhängende und durchgängige Grünräume in den Agglomerationen zu erhalten. (Rauch-Schwegler, Blumer 2010: 108) Diese parkähnlichen Räume würden die Landschaft in der Agglomeration bewahren und ein Geflecht von «Oasen in der Siedlungswüste» – sogenannte «Agglo-Oasen» bilden (Plüss, Kübler 2010: 84). Auch im Ursprung natürliche Freiräume, wie der Greifen- und Pfäffikersee, wurden erst durch kantonale regulative Eingriffe zu Erholungsräumen und werden heute als wichtige Identifikationsmerkmale und Qualitäten dieses Lebensraums bewertet. Zudem dürften Postulate zur Bildung und Freihaltung von Grünräumen politisch einfacher umzusetzen sein als solche zur Verdichtung und Verstädterung der Siedlungsräume. So ist die kantonale Steuerung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung möglicherweise am effektivsten über die Definition von Freihaltezonen zu gewährleisten, wobei diese Freiräume und ihre Ränder attraktiv gestaltet werden müssten, um sie «widerstandsfähig» gegen Besiedlungsansprüche zu machen.

## Neue Zentren in der S5-Stadt

Im Forschungsprojekt Stadtentwicklung wird am Beispiel der Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungszone «Wässeri» der Gemeinde Hinwil beispielhaft aufgezeigt, wie sich ein in seiner Grundstruktur bereits vorbereitetes Gewerbegebiet mit potentiell S-Bahn-Anschluss und grossem Shoppingcenter mit sehr hoher Kundenfrequenz zu einem Agglo-Zentrum neuer Art entwickeln und verdichten könnte.



4 Mögliche Qualifizierungsmassnahmen des Big-box-Clusters Wässeri, Hinwil  
(Illustration: Mäkynen, Niemeyer 2010)

Dabei spielt die Ergänzung der bereits vorhandenen Baustruktur mit öffentlichkeitswirksamen Einrichtungen eine zentrale Rolle. Unwirtliche Strassenräume könnten mit kleinteiligen Einkaufsmöglichkeiten und einem neuen Parkplatzangebot zur Flaniermeile mit eigener Gestalt- und hoher Aufenthaltsqualität umgeformt werden. Zur Erhöhung der Vielfalt durch die Steigerung der Personendichte und der Durchmischung sollte das Nutzungsangebot um Wohnbauten, Kultureinrichtungen und Freizeitangebote erweitert werden. Voraussetzung für ein solch neues Zentrum wäre auch der Bau einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle. (Mäkynen, Niemeyer 2010)

Dieser für das Gebiet enorm vielfältige Bedeutungszuwachs kann sich aber nicht allein aus dem Entwicklungspotential der Gemeinde Hinwil speisen. Vielmehr müsste der überwiegende Teil des gesamten Wachstumspotentials aller umliegenden Gemeinden auf das neue Zentrum konzentriert werden, denn nur so würde dieses neue Zentrum einerseits den nötigen Zuwachs für eine in sich funktionierende kritische Grösse mit urbanem Charakter gewinnen und andererseits die umliegenden Dörfer und Kleinstädte in der Bewahrung ihrer vielgeschätzten historischen Kleinmassstäblichkeit baulich entlasten. Die Umsetzung einer solchen

Modellvorstellung könnte nur mit einem entsprechenden Finanzausgleich und einer gut funktionierenden Kooperation gelingen.

### **Nachhaltigkeit**

Die S5-Stadt zeigt grundlegend gute Anlagen zur nachhaltigen Entwicklung. Der gut angeschlossene öffentliche Nahverkehr, ein ausbaufähiges Fuss- und Radwegnetz, gute mikroklimatische Bedingungen und eine potentielle Nähe zwischen Arbeits-, Bildungs- und Wohnort sind gute Voraussetzungen dazu. Interessant sind die Empfehlungen des Forschungsprojekts zu Strategien einer nachhaltigen Entwicklung in der S5-Region und die Hinweise auf die Notwendigkeit, die kulturellen und bildungsbezogenen Grundlagen, die Bewusstseinsbildung für langfristiges Denken, die Netzwerke und Kommunikationsstrukturen, Offenheit für Innovationen, die Bewahrung von Tradition und deren Verbindung mit Zeitgenössischem sowie das Engagement von Einzelnen und Gruppen zu fördern. (Rauch-Schwegler 2010: 274–275)

Mit solchen Strategien wird noch einmal die Bedeutung des Transferprogramms konkretisiert, welches die Forschungsergebnisse in die S5-Stadt bringen soll und die Bedeutung der unterstützenden Kulturarbeit unterstreichen.

### **Unterstützende Kulturarbeit mit Diskurs-Plattform**

Auf dem Wege zu einer S5-Stadt eigenen Charakters muss eine aktive Kulturarbeit geleistet werden, die dazu beiträgt, gemeinsame Vorstellungen und Interessen zu entwickeln. Die Ergebnisse der verschiedenen Forschungsprojekte enthalten nützliche Anregungen für die Weiterentwicklung der Region. Der Charakter und die Vision einer zukünftigen S5-Stadt sind damit aber noch nicht definiert. Noch liegen die Zukunftsbilder zu weit auseinander, eine Vision kann deswegen nur in einem gemeinsamen Diskurs «auf Augenhöhe» zwischen Bürgerschaft, Planung und Politik erarbeitet werden.

Der Transfer der Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt in die Öffentlichkeit der Agglomeration ist ein erster Schritt zu einem breit angelegten Diskurs. Er soll ein besseres Verständnis der unterschiedlichen Lebenswelten in der Region, der Gemeinsamkeiten und auch der wirtschaftlichen und politischen Gegebenheiten und Herausforderungen ermöglichen und Überlegungen zu Entwicklungsstrategien initiieren. Damit wird der «Transfer» zur vielleicht wichtigsten Botschaft des Gesamtprojekts. Die Kommunikation aller Beteiligten über die Wahrnehmung und Weiterentwicklung von Agglomeration als aktuelle Siedlungsform mit neuen städtischen Eigenschaften ist die unverzichtbare Voraussetzung für die qualitative Gestaltung der urbanen Landschaft oder des Stadt-Landes. Es geht darum, eine gemeinsame Diskussionsplattform zu schaffen, die weit mehr ist als ein Instrument der Planung, sie ist ein Beitrag zum gesellschaftlichen Diskurs, Agglomeration zum Bestandteil unserer Kultur zu machen.

## Literatur

- Albisser, S, Keller-Schneider, M, Moser, H, und Studierende 2010, «Zur Attraktivität des Bildungsraums der S5-Stadt», in: ETH Wohnforum – ETH CASE (Hrsg.): *S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum*, Verlag hier + jetzt, Baden/Zürich doi:10.3929/ethz-a-006164516
- Friedrich, S, Muri, G, Santin, M 2010, «Selbstbild und Wohnideale der S5-Stadt: Praxis und Repräsentation aktueller Wohnformen in der Agglomeration», in: ETH Wohnforum – ETH CASE (Hrsg.): *S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum*, Verlag hier + jetzt, Baden/Zürich doi:10.3929/ethz-a-006164535
- Gallati, D, Pütz, M 2010, «Der Wirtschaftsraum S5-Stadt im Wandel», in: ETH Wohnforum – ETH CASE (Hrsg.): *S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum*, Verlag hier + jetzt, Baden/Zürich doi:10.3929/ethz-a-006164507
- Hilti, N, Rolshoven, J, Weiss, S, Wezemaël van, J 2010, «Bewegter Alltag – Mobilität in der S5-Stadt», in: ETH Wohnforum – ETH CASE (Hrsg.): *S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum*, Verlag hier + jetzt, Baden/Zürich doi:10.3929/ethz-a-006164526
- Mäkynen, T, Niemeyer, M 2010, «Big-box-Cluster als Katalysatoren: Beispiel Hinwil», in: ETH Wohnforum – ETH CASE (Hrsg.): *S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum*, Verlag hier + jetzt, Baden/Zürich doi:10.3929/ethz-a-006164584
- Plüss, L, Kübler, D 2010, «Raumpolitik im Agglo-Mosaik: Politische und institutionelle Rahmenbedingungen in der S5-Stadt», in: ETH Wohnforum – ETH CASE (Hrsg.): *S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum*, Verlag hier + jetzt, Baden/Zürich doi:10.3929/ethz-a-006164404
- Pohl, C 2010, «Stimulierte Laisser-faire-Integration», in: ETH Wohnforum – ETH CASE (Hrsg.): *S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum*, Verlag hier + jetzt, Baden/Zürich doi:10.3929/ethz-a-006164592
- Rauch-Schwegler, T 2010, «Eine nachhaltige Zukunft für die S5-Stadt: Was Behörden, Planer und EinwohnerInnen tun können», in: ETH Wohnforum – ETH CASE (Hrsg.): *S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum*, Verlag hier + jetzt, Baden/Zürich doi:10.3929/ethz-a-006164587
- Rauch-Schwegler, T, Blumer, D 2010, «Naturräume – das grosse Plus der S5-Stadt: Identitätsstiftende Naherholungsräume vor der Haustüre», in: ETH Wohnforum – ETH CASE (Hrsg.): *S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum*, Verlag hier + jetzt, Baden/Zürich doi:10.3929/ethz-a-006164414
- Reutlinger, C, Lingg, E, Sommer, A, Stiehler, S 2010, «Neue Nachbarschaften in der S5-Stadt: Von der Metamorphose der nachbarschaftlichen Beziehungen im Quartier», in: ETH Wohnforum – ETH CASE (Hrsg.): *S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum*, Verlag hier + jetzt, Baden/Zürich doi:10.3929/ethz-a-006164560
- Schöffel, J, Reutlinger, C, Obkircher, S, Lingg, E, Nüssli, R 2010, «S5-Stadt – Kontur einer alltäglich gelebten Agglomeration», in: ETH Wohnforum – ETH CASE (Hrsg.): *S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum*, Verlag hier + jetzt, Baden/Zürich doi:10.3929/ethz-a-006164397
- Sellers, J, Kübler, D 2009, *Metropolitan sources of political behaviour*, Paper presented at the panel «Metropolitan sources of changing political cleavages» ECPR General Conference, Potsdam, September 8–12.
- Thalmann, H, Dobler-Müller, M 2010, «Schlussbericht Projekt Rehbühl Uster – ein Quartier für alle», in: ETH Wohnforum – ETH CASE (Hrsg.): *S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum*, Verlag hier + jetzt, Baden/Zürich doi:10.3929/ethz-a-006164580

## Leseempfehlungen

- Bölling, L, Sieverts, T 2004, *Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft*, Müller und Busmann, Wuppertal.
- Burckhardt, L, Frisch, M, Kutter, M 1955, *achtung: Die Schweiz. Ein Gespräch über unsere Lage und ein konkreter Vorschlag zur Tat*, Verlag Felix Handschin, Basel.
- Campi, M, Bucher, F, Zardini, M 2001, *Annähernd perfekte Peripherie – Glattalstadt/Greater Zurich Area*, Birkhäuser Verlag, Basel.
- Corboz, A, Conrads, U, Neitzke, P 2001, *Die Kunst, Stadt und Land zum Sprechen zu bringen*, Verlag Birkhäuser, Basel.
- Diener R, Herzog J, Meili M, et al. 2005, *Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait*, Birkhäuser Verlag, Basel.
- Diener R (Hrsg.), Meili M (Hrsg.), ETH Studio Basel 2010, *Metropolitanregion Zürich. Der Zürichsee als Projekt, Metropolitane Institutionen an der linken Seeuferstrasse*, Zürcher Handelskammer und Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- Eisinger, A, Schneider, M 2005, *Stadtland Schweiz*; 2. erweiterte Aufl., Birkhäuser Verlag, Basel.
- Forschungsgruppe Bodenseestadt 2003, *Vision Bodenseestadt. Städtebauforschung zwischen Utopie und Machbarkeitsstudie*, VDG, Weimar.
- Frey, R 2008, *Starke Zentren – Starke Alpen. Wie sich die Städte und ländlichen Räume der Schweiz entwickeln können*, Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- Häussermann, H 1998, *Grossstadt: soziologische Stichworte*, Leske + Budrich Verlag, Opladen.
- Schuler, M, Dessemontet, P, Jemelin, C, Jarne, A, Pasche, N, Haug, W 2007, *Atlas des räumlichen Wandels der Schweiz*, Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- Sieverts, T 1997, *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Verlag Vieweg, Braunschweig.
- Sieverts, T, Koch, M, Stein U, Steinbusch, M 2005, *Zwischenstadt – inzwischen Stadt? Entdecken, Begreifen, Verändern*, Müller und Busmann, Wuppertal.
- Verein Metropole Schweiz 2003, *Die Schweiz muss neu eingeteilt werden, Bewegliche und neue Grenzen*, Verein Metropole Schweiz, Zürich.

# Die S5-Stadt – Annäherungen in Raum und Zeit

MARTIN SCHULER

*Verantwortliche Institution*

INTER Institut de l'urbain et des territoires, EPFL Lausanne

CEAT Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, EPFL Lausanne

*Auteur*

MARTIN SCHULER (Prof. Dr. ès. sc), Géographe, prof. titulaire, EPFL-CEAT

*Cartographe*

BENOÎT LE BOCEY, Microgis SA. St-Sulpice VD

Abstract

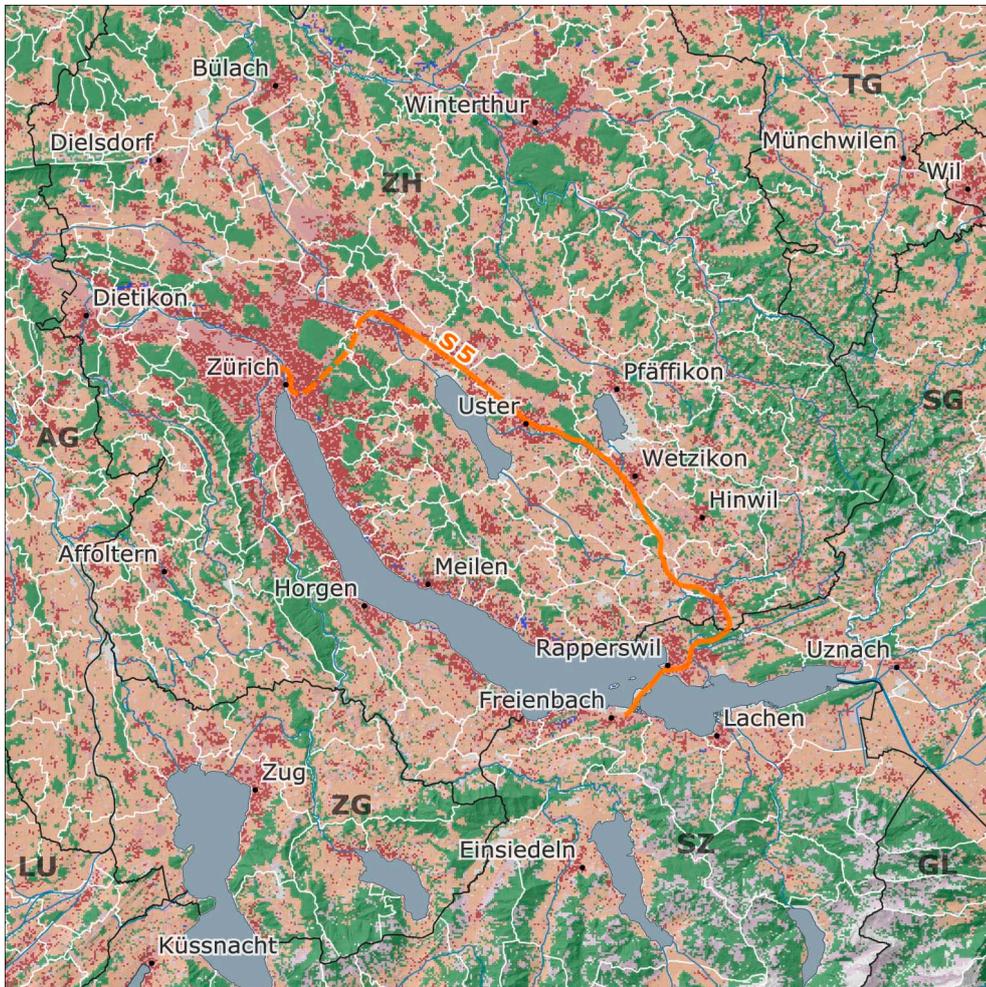
Das Projektteam hat den Begriff der S5-Stadt geprägt und damit ein Element der Verkehrsinfrastruktur als prägend für den Raum erachtet. Hingegen hat es sich nicht bemüht, die S5-Stadt räumlich abzugrenzen – ein solcher Versuch wurde bewusst ausgeschlossen, um das untersuchte Gebiet offen und gestaltbar zu lassen. Dieses Vorgehen liegt in der Logik der Behandlung nicht-institutioneller Räume, in denen eher Prozesse interessieren als Strukturen und für die der Kreis der interessierten und engagierten Akteure möglichst weit gefasst werden soll.

Ein solches räumlich unbestimmtes Prozedere bringt aber auch gewisse Schwierigkeiten mit sich, wenn es darum gehen soll, den Raum kartographisch darzustellen und statistisch zu belegen. Dieses Ziel wird im vorliegenden Artikel gleichwohl angepeilt mit der Wahl einer Serie von Themen in ihrer historischen Tiefe. Die Karten unterstützen die inhaltlichen Analysen in diesem Buch und erlauben dem Leser, sich räumlich zu orientieren, bekannte und weniger bekannte Entwicklungsmuster im Zeitvergleich zu analysieren und schliesslich zu verstehen, wie sich jede Generation einem neuen Raum gegenüber sieht und ihn neu schafft und schaffen muss.

## Der Perimeter der S5-Stadt – ein offenes Gebiet

Zum Begriff der «S5-Stadt»: das «S», die «5» und die «Stadt»

S = **Stadtbahn oder Schnellbahn** – der Begriff hat sich in deutschsprachigen Gebieten als Marke für den Vorortverkehr auf der Schiene in Agglomerationen durchgesetzt, entsprechend dem französischen RER «Réseau express régional». In der Regel bildet das Netz der Normalspurbahnen aus dem 19. Jahrhundert das Gerüst eines S-Bahn-Systems. Durch den Neubau von stadtkreuzenden Tunnels konnten diese bestehenden Strecken verbunden werden, so dass neue Durchmesserlinien entstanden, mit denen der Vorort- und Pendlerverkehr entscheidend beschleunigt wurde. S-Bahnen bilden zusammen mit den städtischen und regionalen Tram- und Buslinien einen Verkehrsverbund. In ausländischen Metropolen ist das S-Bahn-Netz häufig auch eine Ergänzung zur U-Bahn. Dabei decken die S-Bahn-Linien in der



1 Topographie, Landnutzung und Referenzpunkte.



Regel einen räumlich weit gespannten Perimeter ab, weisen grössere Abstände zwischen den Bahnhöfen auf und verkehren mit höheren Fahrgeschwindigkeiten als die anderen öffentlichen Verkehrsmittel.

Die S-Bahn Zürich wurde im Jahre 1990 eingeweiht. Kernstücke der dafür notwendigen Neubauten waren die Errichtung eines Durchgangsbahnhofes unter dem Hauptbahnhof (Zürich-Museumstrasse) für den Regionalverkehr sowie der Bau des Zürichbergtunnels von ZH-Stadelhofen nach ZH-Stettbach. Das S-Bahn-System Zürich zählt heute 27 Linien, davon zehn als Durchmesserlinien via Hauptbahnhof Zürich.

5 = die Nummer der S-Bahn-Linie, die alternierend von Rafz oder Niederweningen im Zürcher Unterland via Oerlikon, Zürich HB, Zürich-Stadelhofen, Uster, Wetzikon, Rüti und Rapperswil-Jona nach Pfäffikon SZ führt. Im Gebiet der S5-Stadt (siehe unten) finden sich noch zahlreiche weitere S-Bahn-Linien. Doch ist die S5 die prestigeträchtigste, weil sie die zentrale und direkte Verbindung durch

den Zürichbergtunnel mit der Stadt Zürich sicherstellt und weil sie als erste Linie als Schnellbahn nicht jeden Bahnhof erschliesst, sondern die kleineren Orte überspringt.

«S5-Stadt» = eine Provokation der Erfinder dieses Projekts, mit der sie die sich ins Zürcher Oberland ausdehnende Agglomeration Zürich als eine eigenständige urbane Einheit begreifen, als eine Stadt demnach. Allerdings als eine Stadt mit engem Nebeneinander und Miteinander von städtischen und ländlichen Elementen, eine Stadt mit hoher Lebensqualität, interessanten Arbeitsplätzen, guten Ausbildungsstätten, Naturschönheiten, drei Seen und einer schnellen Erreichbarkeit des nahen Zentrums Zürich wie auch der Voralpen. Für die S5-Stadt spielt die damals neue Bahnlinie eine zentrale Rolle. Sie hat die Mobilitätsvoraussetzungen grundlegend verändert. Das von der S5 erschlossene Gebiet im Zürcher Oberland ist eine der ganz wenigen Regionen der Schweiz, die heute von einem Zentrum rascher mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden kann als mit dem Privatwagen. Die S5-Stadt hat vor 20 Jahren von allen Zürcher Regionen die grösste Erreichbarkeitsverbesserung erfahren; damit eignet sie sich für Studien zum Wechselspiel zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Einen ähnlichen Quantensprung in der Verbesserung der Erreichbarkeit, allerdings durch den Individualverkehr, erlebte das Knonaueramt 2009 durch die Eröffnung des Uetliberg-Autobahntunnels.

#### **Perimeter institutioneller Einheiten**

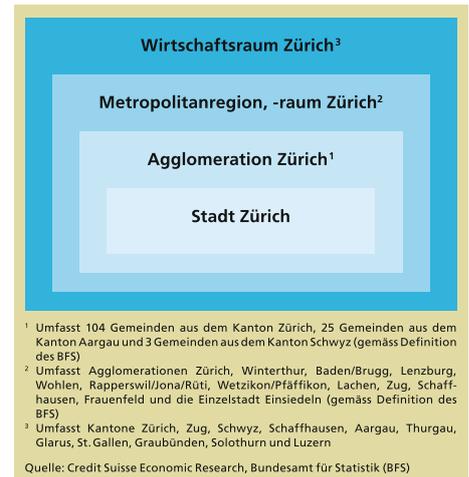
Die S5-Stadt ist, wie erwähnt, räumlich nicht abgegrenzt worden. Dennoch gibt es zahlreiche Gebietskörperschaften im Raum, die unterschiedliche Grenzziehungen verwenden. Wollte man sich auf die S-Bahn-Linie S5 beschränken, so wäre ein engerer Perimeter durch die Gemeinden mit Bahnanschluss gegeben (Dübendorf, Schwerzenbach, Greifensee, Uster, Seegräben, Wetzikon, Bubikon, Rüti, Rapperswil-Jona SG und Freienbach [Pfäffikon SZ]). Der weitere Perimeter könnte entweder mit der Auflistung von Bezirken oder Raumplanungsregionen bestimmt werden. Damit würde die S5-Stadt etwa die Bezirke Uster, Hinwil und Pfäffikon (ZH) sowie die Bezirke See (SG) und Höfe (SZ) umfassen; für die Raumplanungsgebiete das mittlere Glatttal, das Zürcher Oberland, das Linthgebiet, die Höfe und vielleicht die March. Eventuell könnte dazu auch der Pfannenstiel mit dem rechten Zürichseeufer (Bezirk Meilen) gezählt werden. Als nicht institutionelle Abgrenzungen könnten der Perimeter des Verkehrsverbundes Zürichsee und Oberland (VZO) gewählt werden oder das Einzugsgebiet der Kehrrichtverbrennungsanstalt (KEZO) mit der Verbrennungsanlage in Hinwil. Mit der Agglomeration Obersee ist am Südeinde der S5-Stadt der Doppelpol Rapperswil-Jona (SG) und Pfäffikon-Lachen (SZ) im Entstehen begriffen. Die Karte 2 zeigt Möglichkeiten von Abgrenzungen und die Überlagerung verschiedener institutioneller Zonen.

Die S5-Stadt selbst, unabhängig ihrer inneren Abgrenzung, ist wiederum Teil eines grösseren Ganzen, dem Wirtschaftsstandort Zürich, welcher sich schon lange nicht mehr auf politische Grössen der Kernstadt oder des Kantons beschränkt. Er besteht aus einem weit über die Kantonsgrenzen hinaus reichenden Netzwerk von eng miteinander verflochtenen (Stadt-)Regionen, die zusammen den sogenannten Metropolitanraum oder einen noch breiter gefassten Wirtschaftsraum bilden.

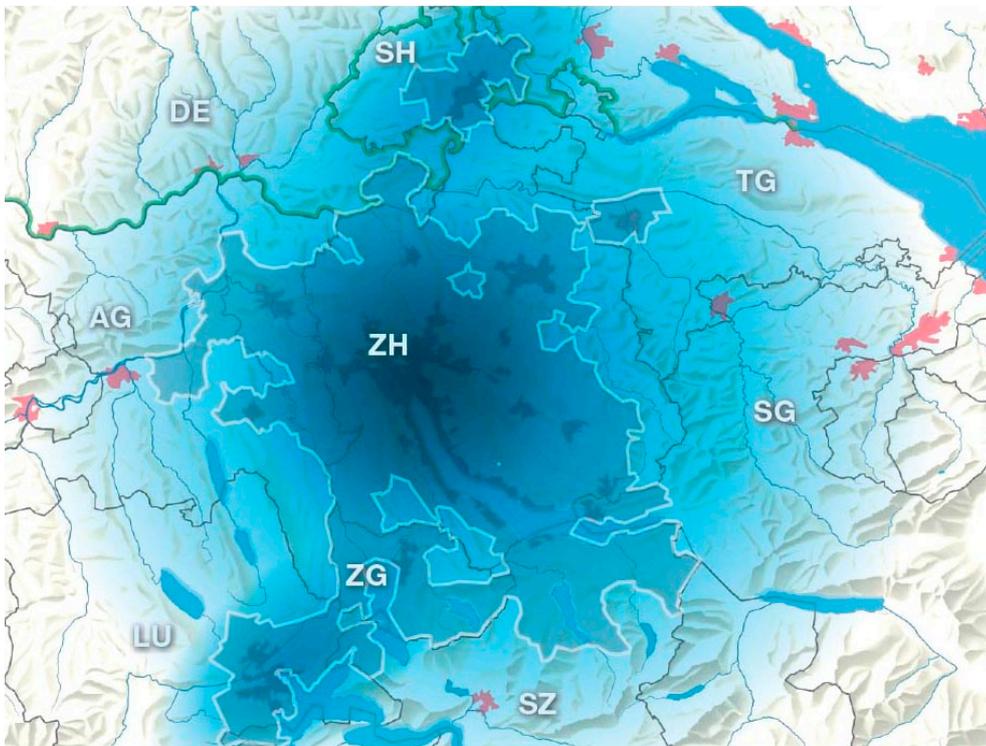




3 Unter dem Namen Greater Zurich Area werden acht Kantone des Wirtschaftsraums Zürich gemeinsam im Ausland vermarktet.  
Quelle: Greater Zurich Area AG.



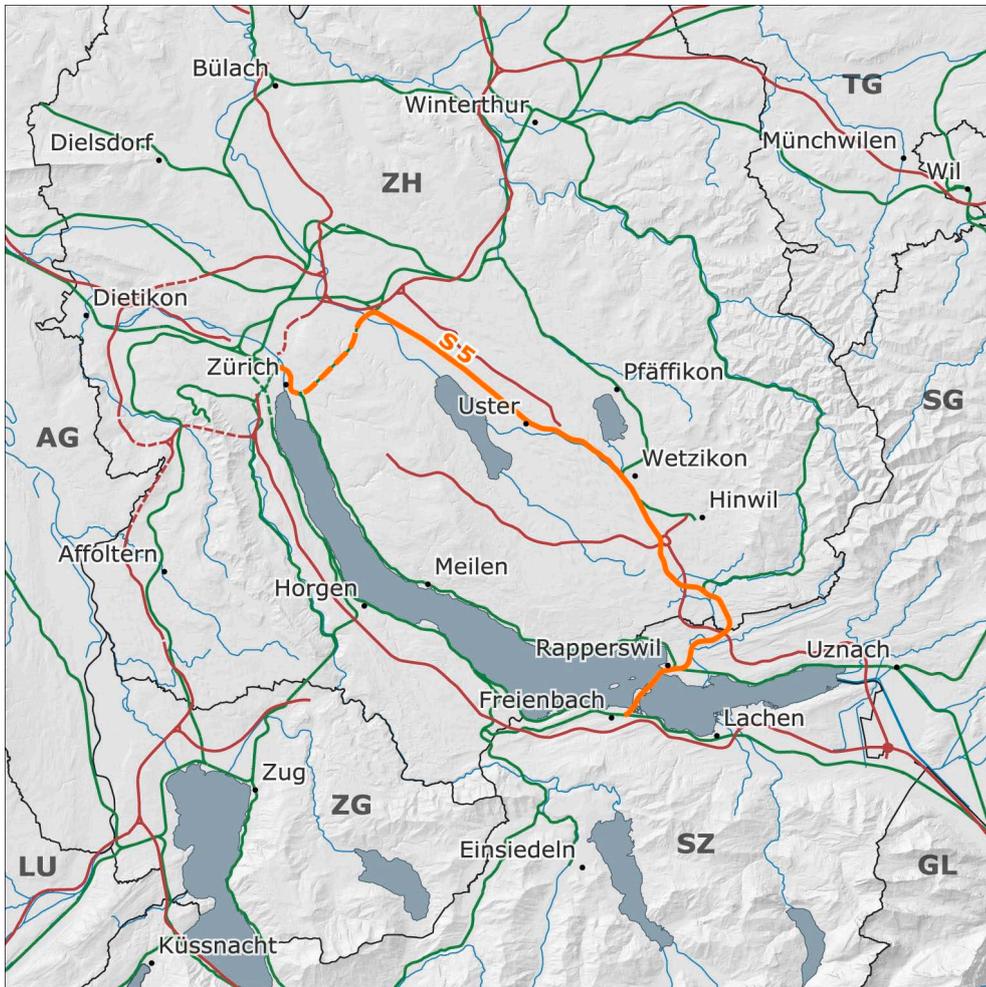
4 Räumliche Abgrenzung des Wirtschaftsraums Zürich.



Metropolitanraum Zürich:

-  Kernbereich
-  Ausstrahlungsbereich
-  Grenzlinien für Metropolitanraum Zürich und Agglomeration Luzern gemäss Bundesamt für Statistik

5 Metropolitanraum Zürich. Quelle: BHP – Hanser und Partner auf Basis des Bundesamtes für Statistik (Raumgliederungen 2000). Geometrie: Atlas Schweiz 2.0/Geostata.



6 Die Verkehrsnetze und ihre Entwicklung.

## Die Verkehrsnetze und ihre Entwicklung

### Die Glattalbahn der VSB als Vorläuferin der S5-Linie – eine Pionierin

Vor 1855 bestanden in der Schweiz nur gerade zwei Bahnlinien (Zürich–Baden und Basel–Liestal) von je etwa zwanzig Kilometern Länge. Fünf Jahre später konnte man von Zürich nach Romanshorn (1855), St.Gallen (1856), Schaffhausen (1857), Basel (1858), Bern (1858) und Chur (1859) reisen. Die Linie von Zürich nach Chur führte über Oerlikon, Uster, Rüti, Uznach, Weesen und Sargans und wurde von verschiedenen Gesellschaften betrieben, im Abschnitt des Glatttales von den VSB (den Vereinigten Schweizerbahnen). Diese Strecke ist Jahrzehnte vor der Seebahnlinie am linken Seeufer (1875) und der Bahn am rechten Seeufer (1894) gebaut worden. Sie hatte eine prägende Wirkung, weil sie durch ein bereits industrialisiertes Gebiet führte, zu Beginn einer wirtschaftlichen Konjunkturphase gebaut worden war und längere Zeit ohne räumliche Konkurrenz blieb. Erst 1875 folgte die Eröffnung der Strecke Winterthur–Bauma, 1876 Effretikon–Wetzikon–Hinwil, 1876 Rüti–Wald-Bauma, 1878 der Seedamm, 1894 Stadelhofen–Rapperswil, 1901 Uerikon–Bauma (bis 1948/69 in Betrieb), 1903 Kempten–Meilen (1950 aufgehoben), 1909 Uster–Langholz (1949 aufgegeben) sowie 1912 die Forchbahn Rehalp–Esslingen.

Die erst Anfang des 20. Jahrhunderts gebauten Strecken sind später wieder aufgegeben worden (mit Ausnahme der Forchbahn). Gleichwohl blieb ein dichtes Netz von Nebenstrecken für den regionalen Verkehr bestehen, das heute das süd-östliche Segment der Zürcher S-Bahn bildet.

### **Nachzüglerin im 20. Jahrhundert: Das Autobahnnetz der S5-Stadt schliesst sich spät**

Das Autobahnnetz der Eidgenossenschaft sah für den Kanton Zürich die Strecken nach Basel, Bern, Luzern, Chur sowie St.Gallen/Konstanz/Schaffhausen vor. Bis 1970 waren die Hauptstrecken erstellt, allerdings ohne deren Verknüpfung im Zentrum Zürichs. 1985 wurde die Nordumfahrung der Stadt eröffnet und erst 2009 jene im Westen und Südwesten. Die Verbindung ins Zürcher Oberland wurde durch den Kanton erstellt, allerdings anders als beim Bahnbau 100 Jahre zuvor mit Verspätung gegenüber den anderen Hauptachsen. Die Oberlandautobahn von Brüttsellen nach Rüti (mit Anschluss an die Autobahn von Zürich nach Chur in der March) folgte erst ab den 1980er-Jahren, weist allerdings noch immer eine Lücke zwischen Uster und Hinwil auf.

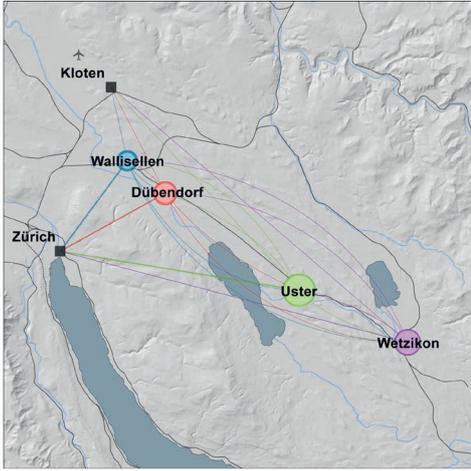
Das Gebiet der S5-Stadt ist zwar gut erschlossen, weist aber wegen der Lücke nur einen beschränkten interregionalen Durchgangsverkehr auf.

### **Die Pendlerwanderung – eine Mobilitätsgeschichte mit Bruch**

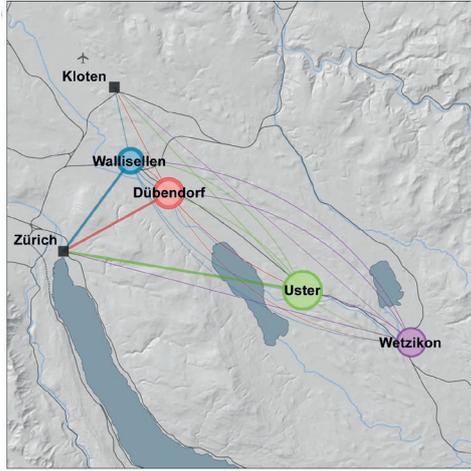
Das Arbeitspendeln wird von den eidgenössischen Volkszählungen seit 1910 erfasst, seit 1970 mit Angabe der Verkehrsmittelwahl. Allerdings sind die früheren Daten nur für grössere Ortschaften überliefert. Sechs kleine Karten bilden für die Jahre 1950 bis 2000 die Anzahl der Aktiven der Gemeinden Wallisellen, Dübendorf, Uster und Wetzikon ab, sowie deren Anteile der Wegpendler in die Stadt Zürich sowie in die je drei anderen Gemeinden. In der Abfolge der Karten wird überaus deutlich, wie stark das Arbeitspendeln zugenommen hat, massiv bereits zwischen 1950 und 1960 für Wallisellen und Dübendorf als Schlafstädte jener Zeit. Sind zu Beginn der Beobachtungszeit vor allem die Nachbargemeinden von Zürich stark auf die Stadt ausgerichtet, so erfasst bis 1980 der Einzugsbereich des Zentrums auch Wetzikon und die Ortschaften weiter östlich.

Nach 1980 nehmen die Wegpendler aus Wallisellen nach Zürich wieder ab, nach 1990 auch diejenigen aus Dübendorf. Hingegen steigt die Wegpendlerzahl von Uster nach Zürich von 2200 (1980) auf 2700 (1990) und auf 3900 im Jahre 2000. Ähnlich spektakulär verläuft die Zunahme der Pendler aus Wetzikon nach Zürich. Die massive Verkürzung der Reisezeit mit der S-Bahn hat das Pendeln aus Uster und Wetzikon nach Zürich stark gefördert. Hingegen ist die Erreichbarkeit Zürichs für Wallisellen nicht gestiegen. Die Pendlerströme haben sich Richtung Zürich verringert und in die umliegenden neuen Zentren der Glatttal-Stadt verlagert. Die S-Bahn hat den Grossraum Zürich neu gestaltet und das Mobilitätsverhalten seiner Bevölkerung grundlegend geändert. Die S5-Linie hat Uster in Quartierdistanz zu Zürich gebracht, Wetzikon in den Nahbereich und Rüti in eine sehr akzeptable Pendlerdistanz – und umgekehrt liegen Uster, Wetzikon und Rüti für die Stadtzürcher jetzt sozusagen vor der Haustüre.

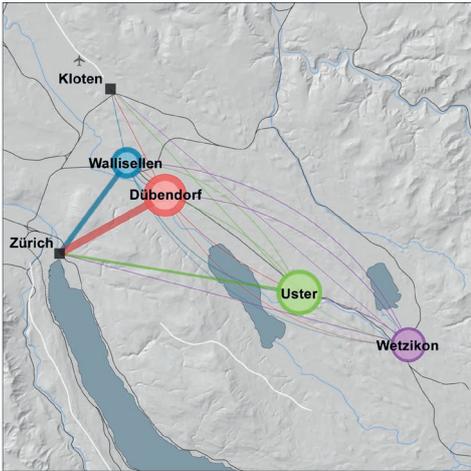
**Pendler 1950**



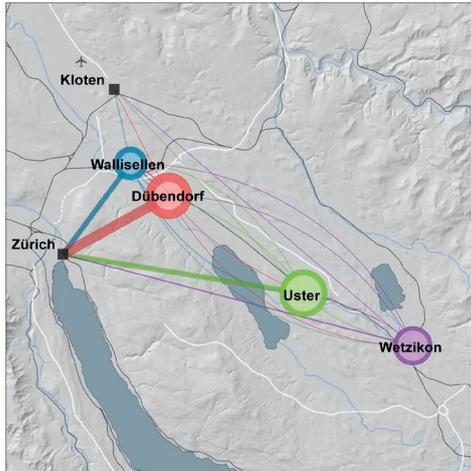
**Pendler 1960**



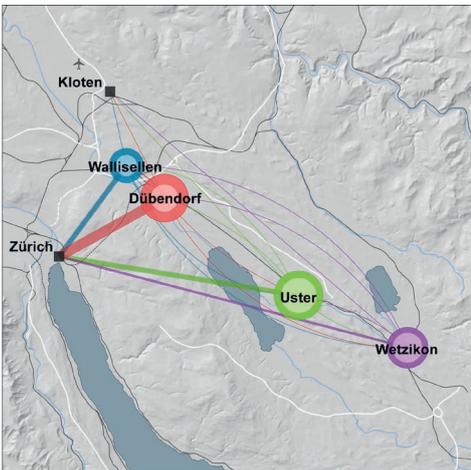
**Pendler 1970**



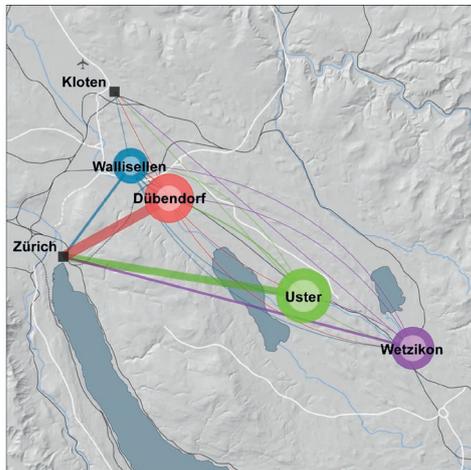
**Pendler 1980**



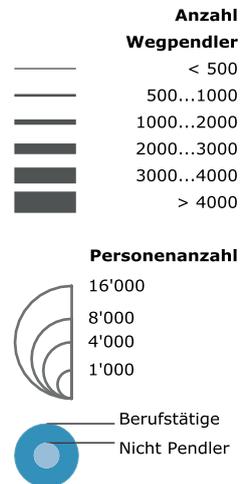
**Pendler 1990**



**Pendler 2000**



7 Die Pendlerwanderung – eine Mobilitätsgeschichte mit Bruch.



## Die langzeitliche Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung des Raumes in dreissigjährigen Zeitspannen von 1850 bis 2000 ist in fünf Karten dargestellt. Eine sechste Karte deckt die Periode 2000 bis 2008 ab.

**1850–1880: Eisenbahnfieber:** Das grösste demographische Wachstum findet sich in den beiden Städten Zürich und Winterthur in deren heutigen Grenzen (Gemeindevereinigungen in Zürich 1893 und 1934, in Winterthur 1922). Leichte Gewinne erzielen die Gemeinden am Zürichsee, in der schwyzerischen March und im sankt-gallischen Linthgebiet, die Gemeinden entlang der damals neuen Glattalbahn (Dübendorf, Uster, Wetzikon, Hinwil, Dürnten und Rüti) sowie Wald als aufstrebender Industriestandort. Alle übrigen Gemeinden im Zürcher Oberland und im Tösstal verlieren an Einwohnern, wie auch die meisten anderen ländlichen Gebiete des Kantons (Landflucht des 19. Jahrhunderts). Das Bevölkerungswachstum hängt in dieser Zeit stark von der Industrialisierung ab, und diese wiederum ist räumlich stark an den Bahnbau gekoppelt.

**1880–1910: Zürich wird Grossstadt, die Maschinenindustrie gewinnt das Land:** Die Tendenz einer demographischen Zweiteilung zwischen den wachsenden grossen Städten und den Industriegemeinden einerseits und den landwirtschaftlich verbliebenen Gemeinden mit Einwohnerrückgang andererseits setzt sich noch verstärkt fort. So haben etwa die Gemeinden Gossau und Grünigen zwischen 1850 und 1910 je einen Viertel ihrer Einwohnerzahl eingebüsst, während Rüti, Wald und Wetzikon um je 3000 bis 4000 Einwohner gewachsen sind, was in den beiden letzteren einer Verdopplung gleichkommt, in Rüti einer Vervierfachung. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sieht sich die Landwirtschaft einem starken internationalen Konkurrenzkampf wegen stark sinkender Getreidepreise ausgesetzt. Doch der Kanton Zürich als Ganzes und besonders seine Textilindustrie- und Maschinenbaugebiete gehören zu den prosperierenden Gebieten.

**1910–1941: Krise und demografischer Bruch:** Es handelt sich um drei Jahrzehnte mit schwachem Bevölkerungswachstum in der Schweiz, im Kanton Zürich wie auch in unserem Beobachtungsraum. Nach 1914 sind die Geburtenzahlen rückläufig und die Zuwanderungen weitgehend versiegt. Innerhalb der Schweiz ergeben sich in der Krise der 1930er-Jahre geringere Wachstumsunterschiede als zuvor und danach. Gleichwohl lässt sich im Raum Zürich ein Suburbanisierungsprozess ablesen. Im Zürcher Oberland ergeben sich schwache Bevölkerungsgewinne in den Talgemeinden, hingegen Verluste in den Berggemeinden, im Tösstal und in Wald, deren Industrien Einbrüche erleiden.

**1941–1970: Hochkonjunktur, Suburbanisierung und Babyboom:** Die beinahe dreissig Jahre währende Periode wirtschaftlicher Hochkonjunktur (1947 bis 1973) bringt der Schweiz grosse Bevölkerungsgewinne durch hohe und steigende Geburtenzahlen (bis 1964) und starke Zuwanderungen von Arbeitskräften in die Landwirtschaft, in das Bau- und Gastgewerbe sowie in verschiedene Industriezweige, zunächst hauptsächlich aus Italien. Die Agglomeration Zürich profitiert zudem von hohen Gewinnen aus der Binnenwanderung. Sie dehnt sich ringförmig aus. In den 1950er-Jahren entfällt das höchste Wachstum noch auf die Nachbargemeinden der Stadt (Wallisellen, Dübendorf, Maur), in den 1960er-Jahren bereits auf einen zweiten Gürtel mit Maxima in Greifensee und Volketswil. Über die gesamte dreis-

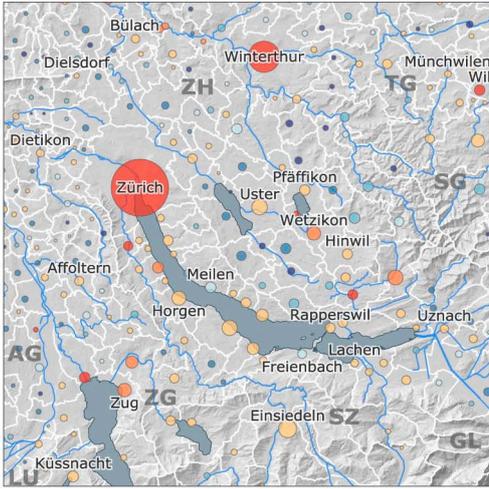
sigjährige Periode betrachtet, sticht das ausserordentliche Wachstum im Limmatal und im Glatttal hervor: Im Bezirk Uster verdreifacht sich die Bevölkerungszahl; im Bezirk Pfäffikon verdoppelt sie sich beinahe, und die Einwohnerzahl des Bezirks Hinwil wächst ebenfalls um zwei Drittel.

Das Gebiet der S5-Stadt ist heute wesentlich geprägt durch die Entwicklung der 50er- und 60er-Jahre, denn die meisten Wohnungen stammen, ebenso wie viele Schulen, zahlreiche Betriebe und die ersten Einkaufszentren, aus dieser Zeit. Innerhalb der S5-Stadt haben sich die Industriegemeinden und die Dörfer mit Bahnanschluss am stärksten entwickelt.

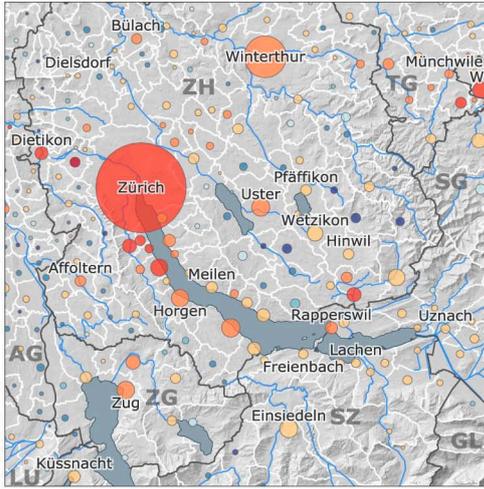
**1970–2000: Schrumpfen der Zentren und Periurbanisation:** 1962 hat die Stadt Zürich ihren historischen Bevölkerungshöhepunkt mit 441 000 Personen erlebt; der darauf folgende Rückgang dauerte beinahe 40 Jahre, um mit 333 000 Einwohnern 1999 den Tiefpunkt zu erreichen. Heute sind es wieder 365 000 Einwohner. Dagegen dehnt sich die Agglomeration mit zwar verlangsamtem, aber immer noch stetem Wachstum weit in die Nachbarkantone aus. Der Metropolraum Zürich umfasst statistisch und funktional zwölf Agglomerationen zwischen Aarau und Frauenfeld, Schaffhausen und dem Oberseeraum. Die Gemeinden mit dem relativ grössten Bevölkerungswachstum liegen zwischen 1970 und 2000 in einer Zone von 15 bis 20 Kilometern ausserhalb der Stadt. Im Gebiet der S5-Stadt betrifft dies etwa Mönchaldorf, Gossau oder Hittnau, Gemeinden mit früher schwacher Industrialisierung. Hauptsächlich der Bau von Einfamilienhäusern kennzeichnet in den äusseren Gürteln das Agglomerationswachstum. Die tiefe Siedlungsdichte legt für die neuen Bewohner dieser Quartiere die Benutzung des Privatwagens zum Arbeitspendeln nahe. Die Periurbanisierung in der S5-Stadt wird von den Mittelschichten aus der Region und dem Grossraum Zürich getragen, während die Haushalte mit tieferen Einkommen häufig den jüngeren Zuwanderungsgruppen zugehörig sind. Sie beziehen die Blockwohnungen der 1960er-Jahre.

**2000–2008: Metropolisierung des Grossraumes Zürich:** Das Bevölkerungswachstum in der S5-Stadt nimmt an Intensität noch zu. Es sind nach gut 30 Jahren erstmals wieder die Zentren, die sich überdurchschnittlich entwickeln, neben der Stadt Zürich auch Wetzikon, Rapperswil-Jona oder Pfäffikon SZ (Freienbach). Die Standortgunst der hervorragenden Erschliessung durch das S-Bahn-Netz hat Grundstücke in Kernlagen sehr attraktiv werden lassen. Der Kartenausschnitt lässt nicht erahnen, dass im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts die demographische Dynamik in der Schweiz recht einseitig auf die Metropolräume Zürich (inkl. grosser Teile der Innerschweiz und des Aargaus) sowie Genf-Lausanne (inkl. Freiburg und Unterwallis) konzentriert ist. Der jüngste Bevölkerungszuwachs wird in metropolitane Gebieten zum Teil wieder durch steigende Geburtenüberschüsse getragen, daneben durch die Binnenwanderungen. Die Zuwanderung aus dem Ausland kommt verstärkt aus dem EU-Raum. Sie hat sich zwar abgeschwächt, doch sind auch die Wegzüge gesunken, so dass der internationale Wanderungsgewinn gestiegen ist. Das Qualifikationsniveau dieser neuen Generation von Immigranten ist höher als früher und zeigt Züge einer sozialen Überschichtung.

1850–1880

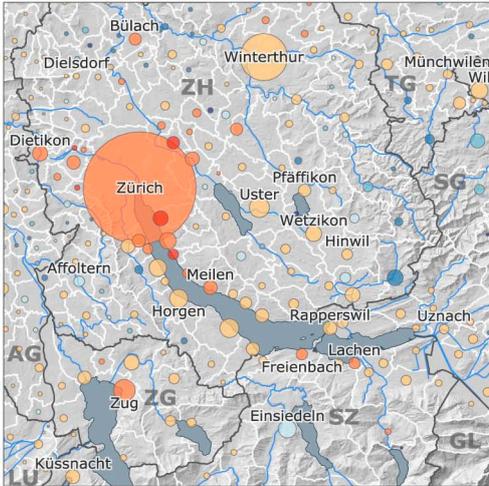


1880–1910

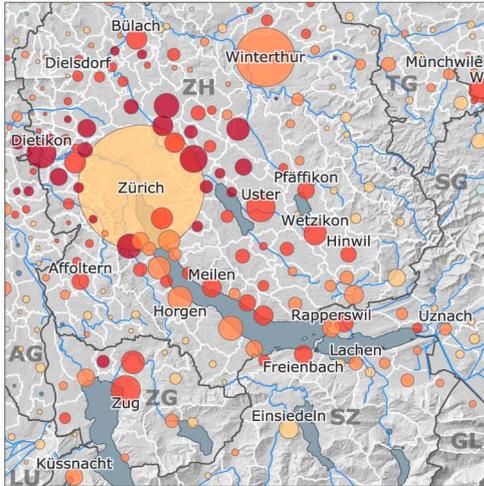


8 Die langzeitliche Bevölkerungsentwicklung.

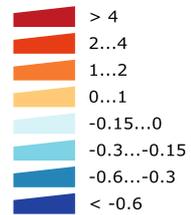
1910–1941



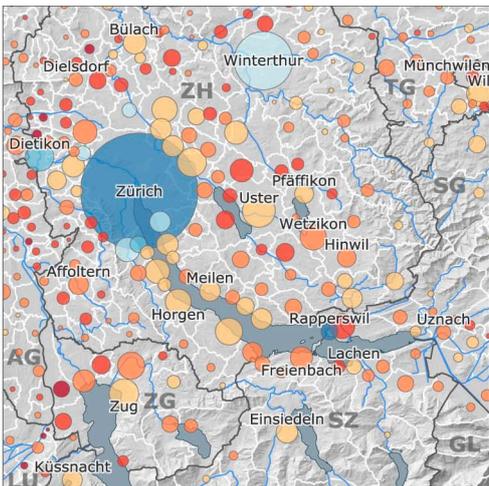
1941–1970



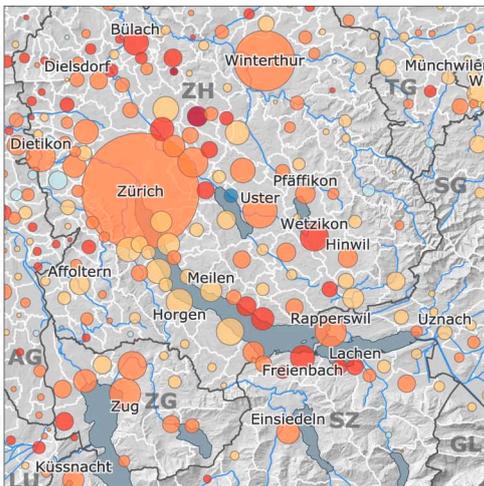
Mittlere jährliche Bevölkerungsentwicklung  
Jahr A – Jahr B (%)



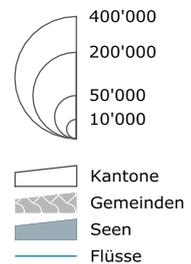
1970–2000



2000–2008



Bevölkerung  
Jahr B



- 1850–1880 Eisenbahnfieber
- 1880–1910 Zürich wird Grossstadt, die Maschinenindustrie gewinnt das Land
- 1910–1941 Krise und demographischer Bruch
- 1941–1970 Hochkonjunktur, Suburbanisierung und Babyboom
- 1970–2000 Schrumpfen der Zentren und Periurbanisation
- 2000–2008 Metropolisierung des Grossraumes Zürich

## Die Entwicklung der Arbeitsplätze

Das Zürcher Oberland war im 18. Jahrhundert eine der am stärksten industrialisierten Regionen des europäischen Kontinents! Spinnen und Weben von Baumwolle und anfangs auch von Seide in Heimarbeit war besonders in den Viehwirtschaftsgebieten im südlichen Kantonsteil weit verbreitet, organisiert im Verlagswesen von Unternehmern aus der Stadt Zürich. Während des 18. Jahrhunderts hatte sich die Bevölkerung in den späteren Bezirken Hinwil, Pfäffikon und Uster mehr als verdoppelt, bei einem kantonalen Mittel von +50%. Während der Helvetik (1798–1803) und der Mediation (1803–1814) haben die führenden Industriellen in kaum 15 Jahren die Mechanisierung der Baumwollspinnerei durchgesetzt, wobei sich die regelmässig Wasser führenden Bäche (Aabach in Wetzikon, Uster und Aathal, die Jona in Wald, Rüti und Jona, die Töss, die Kempt, aber auch die Bäche in der March) als Energiequellen für die Fabriken anboten. Die Industrieproduktion war sehr starken konjunkturellen Schwankungen unterworfen, und in Krisen konnten Produktionszweige völlig verschwinden, wie etwa die Indienne-Druckerei. Der Aufbau der Maschinenindustrie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hat seine Wurzeln in der Herstellung von Spinn- und Webmaschinen, wobei die Fabrikstandorte an die Bahn-Erschliessung gebunden waren (Rüti, Uster, Pfäffikon ZH). Höhepunkt der industriellen Durchdringung war die Zeit der Wende zum 20. Jahrhundert. Obwohl die Textilindustrie in den 1920er- und 1930er-Jahren Rückschläge erlitt, blieb dieser Sektor lange stark vertreten und produzierte bis in die jüngste Vergangenheit hochwertige Produkte.

Das Gebiet der S5-Stadt liegt im Windschatten der grossen Verkehrsachsen des Landes, die im Raum Zürich durch das Limmattal, das Glatttal und entlang des linken Seeufers verlaufen. Damit eignete sich der S5-Raum zunächst weniger gut für die Ansiedlung von Unternehmen mit hohen Anforderungen an Erreichbarkeit und günstigen Transportkosten. Weil das S5-Gebiet lange Zeit weniger gut erschlossen war, aber gleichwohl in der Nähe des Flughafens Zürich-Kloten liegt, vermochte der regionale Arbeitsmarkt seine Eigenheiten länger gegenüber dem Lohndruck von Zürich zu behaupten. Der S5-Stadt ist es daher gelungen, seine industrielle Spezialisierung langfristig zu bewahren, allerdings unter dem Druck ständiger Anpassung (siehe das Kapitel zur Wirtschaftsgeschichte in diesem Band). Eine der Eigenheiten der S5-Stadt ist das Bewusstsein ihrer Bevölkerung um die Bedeutung der regionalen Betriebe, und im Gegenzug das Engagement der Unternehmen für die Region.

Die Quellen unserer Gemeindenstatistiken setzen erst mit der Betriebszählung von 1939 ein.

**1939–1965: Konzentration des Arbeitsplatzwachstums auf Zürich und den Flughafen:** Die Karte zeigt die Konzentration des grössten Arbeitsplatzwachstums auf die Stadt Zürich und auf das Gebiet des 1952 eröffneten Flughafens Kloten. Doch verläuft die Entwicklung in allen Gemeinden stark positiv, mit Ausnahme einiger landwirtschaftlich verbliebener Ortschaften. Die Hochkonjunktur führt zu einem quantitativen Wachstum von Arbeitsplätzen im 2. Sektor; auch strukturschwächere Betriebe können sich dank der niedrigeren Lohnkosten halten.

**1965–1991: Suburbanisierung der Arbeitsplätze im Limmattal- und Glatttal:** Diese Periode ist gekennzeichnet durch die Abfolge verschiedener Phasen wirtschaftlichen Rückgangs (nach 1973, nach 1982) und Zeiten intensiven Wachstums

(bis 1972, nach 1985). Doch hält sich der Raum Zürich im internationalen und im nationalen Vergleich ausgezeichnet. Dominant auf dem Kartenbild erscheint das Arbeitsplatzwachstum entlang der grossen Verkehrsachsen. Es handelt sich um die Effekte der Auslagerung von Betrieben mit grossem Platzbedarf, um den Aufbau einer neuen Infrastruktur der Logistik und des Gross- und Detailhandels sowie um die Ansiedlung von Betrieben junger Branchen (etwa der Informatik) an neuen Standorten, besonders an Autobahnausfahrten.

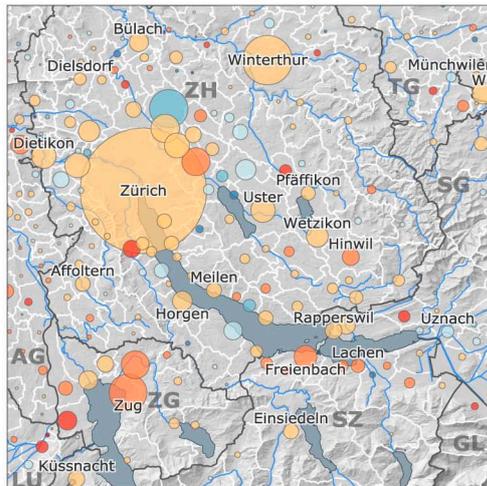
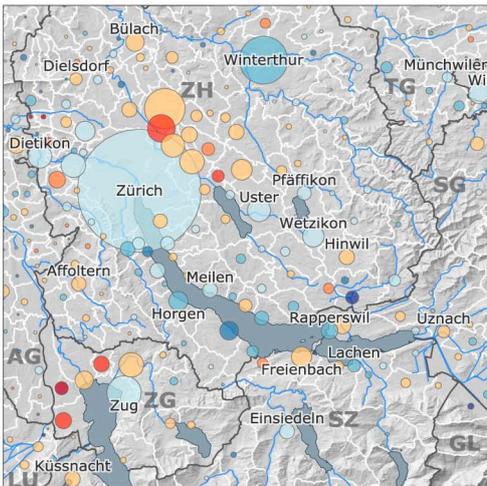
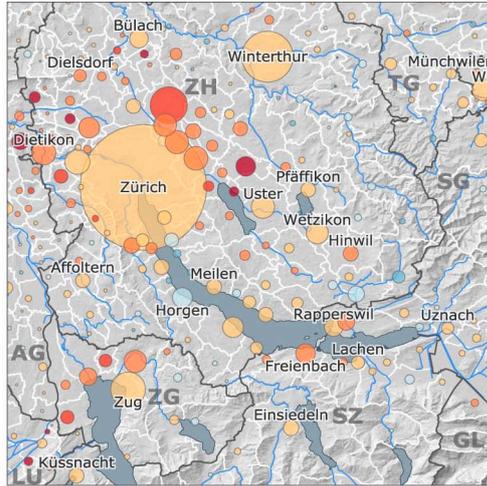
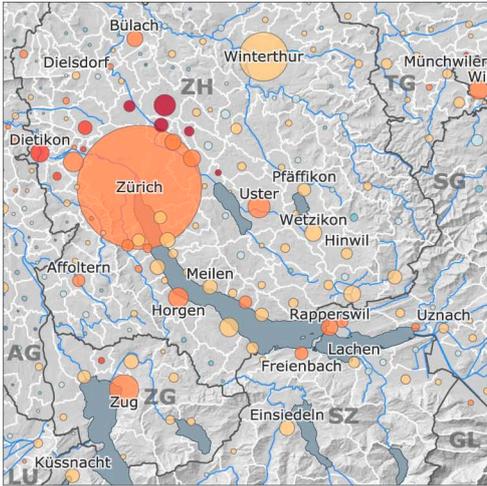
Die S5-Stadt (vor dem Bau des Zürichbergtunnels) erscheint in diesem Bild dreigeteilt: höchster Zuwachs an Arbeitsplätzen in Gemeinden im mittleren Glatttal (Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Schwerzenbach, Greifensee, Volketswil) mit neuen grossen Industrie- und Gewerbezonen in Autobahnnähe. Auch Wetzikon und Hinwil zeigen Zunahmen der Arbeitsplätze um über 80%, während das Wachstum in den Zentren (Uster) und in den übrigen Gemeinden des Talgebietes mässig blieb und Arbeitsplatzverluste, vor allem nach 1973, in den traditionellen Industriegemeinden des Berggebiets zu verzeichnen waren (Rüti, Wald, Bäretswil, Bauma, Fischenthal). Das West-Ost-Gefälle innerhalb des Zürcher Teils der Region hat sich in dieser Zeit vergrössert. Im schwyzerischen Bezirk Höfe verdoppelte sich die Arbeitsplatzzahl.

**1991–2001: Industrieller Einbruch, doch Verstärken der Glatttalstadt:** Der Wirtschaftseinbruch 1991–1995 ist von ähnlicher Stärke wie derjenige nach 1973. Besonders die Zentren (Uster, Wetzikon, Rüti, Rapperswil-Jona, Freienbach SZ) verlieren zahlreiche Arbeitsplätze (im Mittel der vier Jahre über 10%). Auch in den meisten übrigen Gemeinden des Zürcher Oberlandes und der beiden Zürichseeufer geht die Beschäftigung zurück (Ausnahmen: Hinwil, Bubikon), doch erfolgt nach 1995 in den meisten Gemeinden eine kräftige Erholung. Über die ganze Periode hinweg vermögen das mittlere Glatttal wie auch die Höfe und Rapperswil-Jona zuzulegen, mit kräftigem Strukturwandel in den 3. Sektor. Im Gegensatz zum ersten Bahnbau von Oerlikon nach Rüti 1857 bringt die S5 nach 1990 keinen unmittelbaren Wachstumsimpuls in Uster, Wetzikon und Rüti. Dies ist in erster Linie als Ausdruck der Krise in der Maschinenindustrie anzusehen. Doch sind die regionalen Arbeitsplätze durch das Näherrücken Zürichs unter Konkurrenzdruck geraten? Oder hat die Standortverbesserung das Wohnen auf Kosten der Arbeit bevorzugt?

**2001–2008: Tertiäre Spezialisierung in Zentren und Subzentren des S-Bahn-Netzes:** Diese Karte erscheint als umgekehrtes Spiegelbild des vorangegangenen Jahrzehnts. Die Stadt Zürich wächst, doch ebenso die Zentren am Zürichsee, die an der S5-Bahnlinie gelegenen Gemeinden wie auch diejenigen ohne Bahnanschluss, die Ortschaften im Oberseeraum, und selbst Wald und Bauma gewinnen Arbeitsplätze – Verliererin ist vorübergehend Kloten nach dem Schock des Scheiterns der Swissair. Man wird zur Feststellung verleitet, die S5 hätte nicht nur in der Krise der 1990er-Jahre keine besondere Wirkung entfaltet, sondern auch zu Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs nach 2000 keine ausserordentliche Attraktivität bedeutet. Doch befindet sich die S5-Stadt im Gleichklang mit der Entwicklung im gesamten dank der S-Bahn integrierten Raum der Metropole Zürich, erfährt ein starkes Bevölkerungswachstum und einen markanten Strukturwandel zugunsten der spezialisierten Dienstleistungen, besonders in den Zentren (Pfäffikon SZ, Wetzikon, Uster) und weiterhin im mittleren Glatttal (Dübendorf).

1939–1965

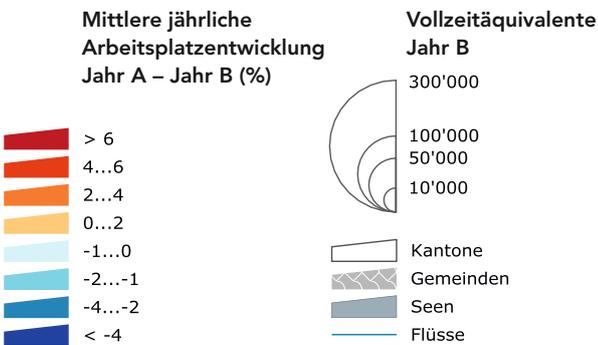
1965–1991



1991–2001

2001–2008

9 Die Entwicklung der Arbeitsplätze.



- 1939–1965 Konzentration des Arbeitsplatzwachstums auf Zürich und den Flughafen
- 1965–1991 Suburbanisierung der Arbeitsplätze im Limmat- und Glatttal
- 1991–2001 Industrieller Einbruch, doch Verstärken der Glatttalstadt
- 2001–2008 Tertiäre Spezialisierung in Zentren und Subzentren des S-Bahn-Netzes

## Industrialisierung und Deindustrialisierung der S5-Stadt

In vier Choroplethenkarten (die klassischen Karten, in denen die Werte eines Indikators flächenhaft dargestellt werden) wird nachfolgend der wirtschaftliche Strukturwandel anhand der Veränderung der Beschäftigtenanteile dargestellt. Die Legende ist für alle Zeitpunkte identisch.

Bei der Lektüre dieser Karten muss berücksichtigt werden, dass bis 1939 das Wachstum der Industriebeschäftigung zu Lasten der Landwirtschaft ging, diese um 1965 den historischen Höchststand erreichte und seither gegenüber den Dienstleistungen an Terrain verliert.

1939: Die höchste Konzentration der Industriebeschäftigung entfällt auf die Städte und Zentren Winterthur, Uster, Wetzikon, Rüti, Wald, Rapperswil, Lachen, Wädenswil, Horgen und Zug (während die Stadt Zürich bereits tertiär geprägt ist), zudem auf einige Vororte Zürichs (Schlieren). Kleinere Gemeinden mit einem einzigen grossen Betrieb (Lindau-Kempthal, Seegräben-Aathal, Kyburg) runden das Bild einer relativ starken räumlichen Konzentration des Sektors ab.

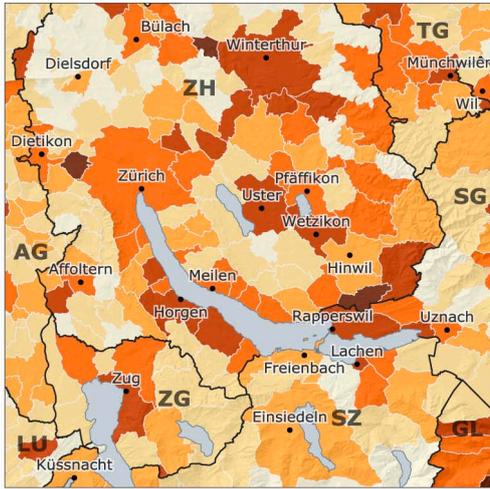
1965: Die Stadt Zürich hat sich weiter tertiarisiert, und deren Beschäftigte pendeln vermehrt von aussen zu. Die Wirtschaft der Vorortsgebiete hat sich zunehmend industriell spezialisiert, besonders ausgeprägt am linken und am rechten Seeufer, auf der Achse Zürich–Winterthur und im Oberland (etwa Pfäffikon ZH). Nur wenige Gemeinden zählen keine industriellen Arbeitsplätze mehr (beispielsweise Maur, Egg, Mönchaltorf, Greifensee oder Sternenbergr).

1991: Die Deindustrialisierung betrifft die Stadt Winterthur, die Zürichnahen Seegemeinden und (jedoch nur in abgeschwächter Masse) das Zürcher Oberland. Im Oberseegebiet spielt sich der umgekehrte Vorgang einer verstärkten Industrialisierung ab. In der S5-Stadt nimmt die Industriedominanz in den Zentren ab, doch vermögen die früher landwirtschaftlichen Gemeinden nachzuziehen. Die S5-Stadt (Oberland und Obersee) zeigt sich strukturell vergleichsweise homogen bezüglich der Industriebeschäftigung.

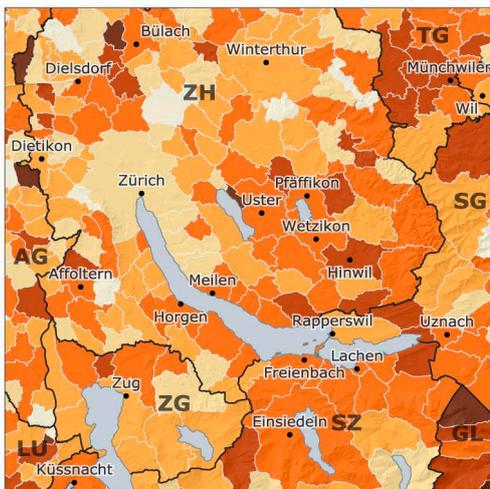
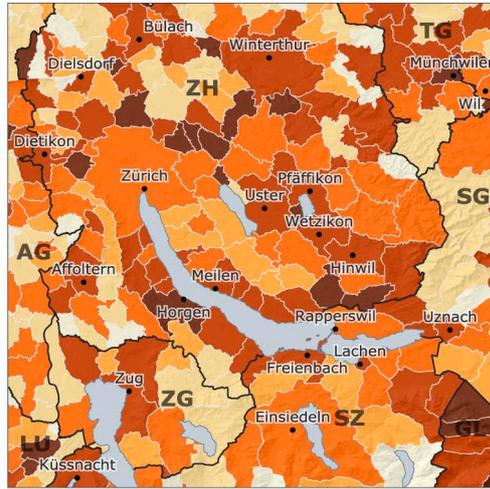
2008: Entlang aller Achsen rund um Zürich hat sich ein Gradient herausgebildet, der mit zunehmender Stadtferne einen höheren Industrialisierungsgrad anzeigt. Die S5-Stadt bleibt dabei vergleichsweise hoch industrialisiert. Allerdings finden sich die höchsten Anteile Industriebeschäftigter heute in kleineren Gemeinden, etwa in Fällanden, Greifensee, Gossau, Bubikon, Hinwil, Russikon oder Eschenbach SG.

Alles hat sich gewandelt: die Branchen, die Betriebe, die Standort-Anforderungen, die Standorte, nicht aber die Tradition der Produktion. Industriebetriebe können sich wegen ihres Flächenanspruches und der Lohnkonkurrenz in der Schweiz nur mehr in peripheren Lagen halten, am Agglomerationsrand, in ländlichen Räumen und in Grenzgebieten. Für wichtige Bereiche des industriellen Sektors scheint demnach der Distanzschutz als ökonomisches Argument wichtiger als die Erschliessung.

1939



1965

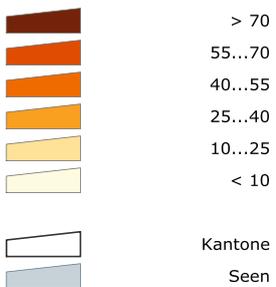


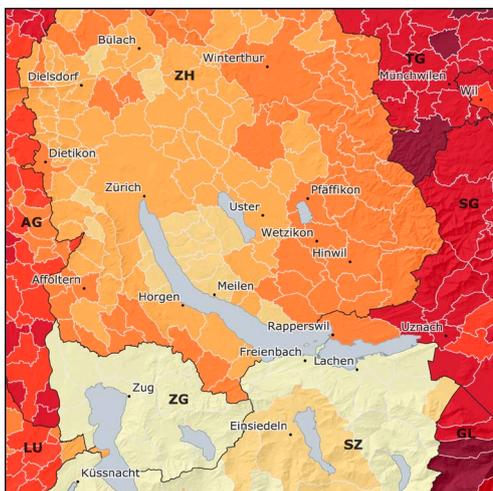
1991

2008

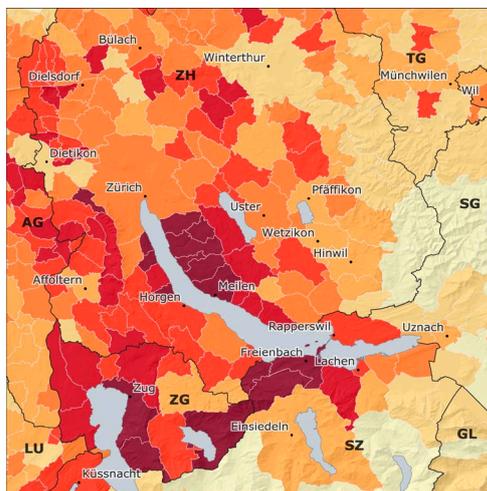
10 Industrialisierung und Deindustrialisierung der S5-Stadt.

**Anteil Arbeitsplätze  
im 2. Sektor, in %**

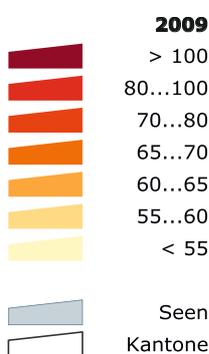
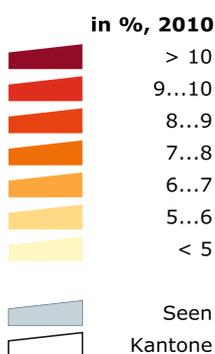




11 Total Steuerbelastung (Bund, Kanton, Gemeinde, Kirchgemeinde) für eine Familie mit 2 Kindern und einem Jahreseinkommen von 100000 Franken.



12 Mittleres Netto-Einkommen pro Haushalt, in 1000 Franken.



## Einkommen und Steuerfüsse

Im Vergleich zum Rest des Kantons Zürich und den Nachbargemeinden im Kanton Schwyz und St.Gallen sind die privaten Haushalte der S5-Städter nicht reich. Im Durchschnitt verdienen sie viel weniger als die Haushalte in den Zürichseegemeinden, den Höfner-Gemeinden, im Kanton Zug oder im Knonauseramt. Zudem, und auch dies im Gegensatz zu den meisten anderen von Zürich ausstrahlenden Achsen, findet sich ein ausgeprägtes West-Ost-Gefälle innerhalb des zürcherischen Teils der S5-Stadt. Hohe Einkommen weisen die Bewohner am Greifensee auf (Maur, Egg, Greifensee), leicht über dem Mittel gelegene Einkommen werden von den Haushalten der periurbanen Gemeinden erzielt (Gossau, Russikon), durchschnittliche in Uster, Grüningen oder Bubikon, tiefere in Wetzikon, Pfäffikon ZH oder Hinwil und schwache in Rüti, Wald, Fischenthal und Bauma. Die S5-Stadt im zürcherischen Teil befindet sich demnach in Konkurrenz zu den Lagen am Zürichsee (Bezirke Meilen, Höfe und auch See) um die Gunst der höchsten Einkommensgruppen. Die S5-Stadt erscheint als Wohngebiet von sehr gemischten Bevölkerungsgruppen, sowohl innerhalb der Gemeinden wie auch zwischen den Gemeinden und besonders zwischen den Gemeinden der drei Kantone.

Der Kanton Zürich kennt seit den 1970er-Jahren einen kantonalen Finanzausgleich, der finanzschwächeren Gemeinden zugutekommt. Angesichts der grossen interkommunalen Unterschiede erscheint dieses Instrument nach wie vor als un-

abdingbar. Doch ist seine Ausgestaltung wachstumsorientiert. Finanzschwache Gemeinden erhalten keine direkten Mittel für das Nicht-Bauen, für das Bewahren der Landschaft und die Profilierung als Freiraum und Naherholungsgebiet.

## Fazit

Dieses Kapitel hatte zum Ziel, mittels einer Serie von thematischen Karten einige statistisch erfassbare Eigenheiten des Raumes der S5-Stadt aufzuzeigen und damit dem Leser für die folgenden Beiträge gewisse Bezugsgrössen zu bieten. Nun ist es für einen Kartographen nicht einfach, einen dynamischen und offenen Raum ohne eigentliche Grenzziehungen darzustellen. Der verwendete Perimeter ist deshalb weit gefasst, und verschiedene mögliche Abgrenzungen sind aufgeführt worden. Im Wesentlichen wird der Raum Zürich in grosser zeitlicher Tiefe dargestellt. Weil sich der Projekttitel, die «S5-Stadt», auf eine Verkehrslinie bezieht, sind in diesem Kapitel die Querverbindungen zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ins Zentrum der Analysen gerückt worden. Es interessieren speziell die beiden Perioden des Bahnbaus in der zweiten Hälfte 19. Jahrhunderts und nach der S-Bahn-Er-schliessung im späten 20. Jahrhundert.

Als Arbeitshypothese des gesamten Projektes wird mehr oder weniger explizit angenommen, dass die Eröffnung der Zürichberglinie 1990 das Gebiet, seine Bewohner und seine Wirtschaft nachhaltig verändert hätte. Unsere Darstellungen scheinen zu belegen, dass die Impulse des Bahnbaus nach 1856 unmittelbarer erfolgt sind als diejenigen nach 1990. Wie festgestellt, ist das Gebiet der S5-Stadt heute – neben den Kernstädten – einer der ganz wenigen Räume der Schweiz, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln schneller erreicht werden können als mit privaten. Somit scheint logisch, dass die Daten der Volkszählungen 1990 und 2000 eine neue Orientierung der Pendlerströme aus Uster und Wetzikon nach Zürich abbilden. Gleichzeitig nahm jedoch die Zahl der Arbeitsplätze zunächst – konjunkturbedingt – ab. Sie steigt jedoch seit 2000 etwa im Durchschnitt des Kantons Zürich wieder an, allerdings mit einer klaren Tendenz zur Höherqualifizierung der Beschäftigten.

Die S5-Stadt weist noch immer ein klares West-Ost-Gefälle auf, heute verstärkt durch die Unterschiede zwischen den zürcherischen, schwyzerischen und st. gal-lischen Gebieten. Damit ergeben sich starke Differenzierungen zwischen den Gemeinden, für deren Verständnis der geschichtliche Rückblick hilfreich sein kann. Grob können die folgenden Unterscheidungen vorgenommen werden:

- Frühe Industriegemeinden in Stadtnähe mit markanter Wohn-Suburbanisierung nach 1950 und späterem Ausbau der metropolitanen Dienstleistungen im weiteren Umfeld des Flughafens: Wallisellen, Dübendorf.
- Sich konkurrenzierende, alte Industrieorte mit wichtigen regionalen Infrastrukturen und nach starkem Abbau der Beschäftigung in den traditionellen Branchen mit neuen urbanen Ansätzen und steigender Orientierung zur Wohnfunktion: Uster, Wetzikon, Pfäffikon, Rüti.
- Gemeinden mit Grossüberbauungen der 1960er- und 1970er-Jahre und gleichzeitiger Ansiedlung flächenintensiver Industrien und Grossverteiler in relativer Stadtnähe und guter Strassen-Erschliessung: Volketswil, Greifensee, Schwerzenbach.

- Lange Zeit ländlich verbliebene Gemeinden mit geringer früher Industrialisierung, jedoch starker Periurbanisierung und Arbeitsplatzausbau nach 1970: Mönchaltorf, Grüningen, Gossau, Oetwil, Russikon.
- Gemeinden an Autobahnausfahrten mit spätem Ausbau einer neuen Zentralität: Hinwil.
- Ländliche Gemeinden mit früheren Grossbetrieben der (Textil-)Industrie, die in den letzten Jahrzehnten aufgegeben wurden; starker Druck zu einer späten Phase der Periurbanisierung nach 1980: Hittnau, Bäretswil, Seegraben, Bubikon.
- Die Gemeinden des frühindustriellen und berglandwirtschaftlichen Tössales mit jüngst mässigem Bevölkerungswachstum: Wald, Fischenthal, Bauma.
- Rapperswil-Jona, Industrie- und Hochschulstandort, ein eigentlich verkehrsabgewandtes Zentrum in institutioneller Zwitterstellung zwischen mehreren Kantonen.
- Früher, aber bedeutungsschwacher Eisenbahnknoten mit mässiger Industrialisierung, der nach der Eröffnung der Autobahn zum regionalen Zentrum mutierte und heute als metropolitanes Finanz-Subzentrum im Grossraum Zürich fungiert: Freienbach-Pfäffikon.

In der Gesamtsicht zeigen die Analysen die Integration eines früher eher distanzgeschützten Wirtschaftsgebietes in den Metropolraum Zürich.

# S5-Stadt – Kontur einer alltäglich gelebten Agglomeration

JOACHIM SCHÖFFEL, CHRISTIAN REUTLINGER, STEFAN OBKIRCHER, EVA LINGG, RAHEL NÜSSLI

## *Forschende Institution*

FHO Fachhochschule Ostschweiz, HSR Hochschule für Technik Rapperswil, IRAP Institut für Raum-  
entwicklung

FHO Fachhochschule Ostschweiz, FHS St. Gallen, Hochschule für angewandte Wissenschaften, Kompetenzzentrum Soziale Räume

## *Autoren Co-Leitung*

JOACHIM SCHÖFFEL (Prof. Dr.), Stadtplaner und Professor am IRAP Institut für Raumentwicklung

CHRISTIAN REUTLINGER (Prof. Dr.), Sozialgeograf und Erziehungswissenschaftler, Leiter des Kompetenzzentrum Soziale Räume

## *Autorinnen und Autoren Mitarbeit*

STEFAN OBKIRCHER (Mag.), Geograph, IRAP Institut für Raumentwicklung

EVA LINGG (Dipl. Ing.), Architektin und wissenschaftliche Mitarbeiterin Kompetenzzentrum Soziale Räume

RAHEL NÜSSLI (Bsc Geographie), Studentin Msc Wirtschafts- und Humangeographie Universität Zürich

## Abstract

**Eine Annäherung an die Kontur der S5-Stadt, im Sinne eines Begriffs oder Bildes dieses Agglomerationsgebietes, erfolgt über zwei Zugänge: Einmal über die Orientierungsmarken und die Frage, welche Merkmale und Eigenschaften für die Bewohner des Untersuchungsgebietes die S5-Stadt bilden bzw. signifikant für sie sind. Und zum anderen über die individuellen Bedeutungszuweisungen mit den Fragen, welchen sozialen Sinn Merkmale und Eigenschaften im alltäglichen Leben der Bewohner haben und wie sie gedeutet werden.**

**Das Ergebnis zeigt, dass die S5-Stadt unscharf abgegrenzt wird, je nach Wohnort, Wohndauer und Lebensalter der Befragten. Die genannten, signifikanten Merkmale lassen sich sechs Merkmalskategorien zuordnen: Natur und physische Umwelt, Erreichbarkeiten, Erlebnisqualitäten, Ausstattung, Soziale Netzwerke, Identifikationsangebote. Ihnen werden mehrdimensionale Bedeutungen zugewiesen, die in einem Dreiecksverhältnis von physisch-materieller Umwelt, sozialen Zusammenhängen und symbolischer Bedeutung stehen.**

**Die Beschreibung der S5-Stadt folgt keiner eigenen Sprache. Sie ist dualistisch und verschmilzt Begriffe aus den Sprachkontexten Stadt und Land. Im Gegensatz zu phänotypischen Deutungen zeigt der Blick auf die Bedeutungsgestalt der Agglomeration nach wie vor das dichotom geprägte Bild des «Dazwischen».**

## Kontur als Zusammenspiel zwischen Bild und Wirklichkeit – Überlegungen zum aggro-ethnografischen, explorativen Zugang

Kontur bedeutet im alltagssprachlichen Gebrauch etwa Umriss, Profil oder Silhouette. Etwas, das «von oben», aus der Luftperspektive wahrgenommen wird und etwas «umreisst», eingrenzt oder auch hervorhebt, oder etwas, das «von der Seite» betrachtet wird und eine charaktergebende Linie oder Spur «um» eine bestimmte Einheit oder einen Gegenstand zeichnet. Kurz gesagt, das, was auch dann bleibt und einem Objekt eine Eigenschaft gibt, wenn die Verhältnisse (bspw. verursacht durch Lichtmangel) die Detailbetrachtung längst verunmöglichen. In diesem Sinne steht die Kontur eines Objekts für dessen Einmaligkeit, indem sie es von allem anderen abgrenzt. Hat ein Objekt also *Kontur*, ist es beschreibbar, gewinnt an Schärfe, ist bildhaft und fassbar. Von Kontur kann auch im Zusammenhang mit gebautem Raum wie bspw. Agglomerationen gesprochen werden. Auch sie werden erkennbar und unterscheidbar durch spezifische Merkmale, mit deren Hilfe wir uns einen Begriff von ihnen machen – ihnen *Kontur geben*.

Auf Vorstellungen der Kontur eines gebauten Raumes wie bspw. eines Agglomerationsgebietes greift die Planung bewusst oder unbewusst zurück, sobald sie Entwicklungsvorstellungen formuliert oder auch nur die Ausgangslage für Interventionen skizziert.

Denn: Jegliche Vorstellung über die Entwicklung eines Agglomerationsgebietes basiert auf einer Vorstellung seiner Kontur. Über bildhafte Vorstellungen räumlicher Kontur grenzen wir ganz selbstverständlich städtische von vorstädtischen und ländlichen Gebieten ab, oder industriell geprägte von agrarischen. Gegenüber solch vergleichsweise eindeutigen Bildern erscheinen die Konturen des Raumgebildes der Agglomeration, verstanden als die durch die Bewohner wahrgenommene Agglomeration, in einem diffusen Licht: Zwar werden Agglomerationen neben Stadt und Land als eigenständiger dritter Raum-Typus definiert (vgl. «Zwischenstadt – inzwischen Stadt» Sieverts u.a. 2005), jedoch sind ihre konturierenden Merkmale bisher weitgehend unbeschrieben. Dies betrifft auch das Untersuchungsgebiet der S5-Stadt,<sup>1</sup> welches die S-Bahn-Linie S5 von Zürich-Stadelhofen und Pfäffikon SZ erschliesst und welches sich in den letzten zwanzig Jahren zu einem zusammenhängenden kantonsübergreifenden Siedlungsraum entwickelt hat.

Trotz der Unschärfe des Begriffes Agglomeration hinsichtlich seiner eigenschaftsgebenden Merkmale findet in den letzten Jahren eine rege theoretische Auseinandersetzung über die prägenden Elemente dieses Siedlungstypus statt. Jedoch wird in diesem Diskurs gleichsam «von oben» (Top down) verhandelt, wie eine bestimmte Agglomeration zu verstehen und damit auch planerisch zu entwickeln sei. Häufig steht dabei ihr Wesen als ein sich in raschem Wandel befindender Siedlungsraum im Vordergrund und damit die Frage, was sich trotz Wandel als ausreichend persistent erweist, um überhaupt einprägsam zu sein. Dort greifen dann planerische Ansätze an oder werden bauliche Elemente oder Highlights gesetzt, um Eigenart zu erzeugen oder spezifische räumliche Potenziale zu stärken.<sup>2</sup> Der Frage, wie die Bewohner einer Agglomeration ihre Heimat konturieren würden, welche Plätze, physisch-materielle Artefakte, Objekte oder soziale Zusammenhänge für sie die orientierenden und konturbildenden sind, wurde bisher kaum

<sup>1</sup> Im Folgenden wird zwischen dem Untersuchungsgebiet (als eine vom Projekt festgelegte Grösse), dem Raumgebilde (der Wahrnehmung der Bewohnerinnen und Bewohner dieses Untersuchungsgebiets) und der gelebten Agglomeration (als alltägliche, gelebte Grösse) unterschieden.

<sup>2</sup> Das zeigen Bd. 5 und 6 der Zwischenstadtreihe beispielhaft.

nachgegangen. Dabei ist ganz selbstverständlich anzunehmen, dass sie mit alltäglich-gelebten Formen und individuellen Bedeutungszuweisungen einem Agglomerationsgebiet gleichsam «von unten» eine eigenständige Physiognomie zuweisen. Nur fehlt bisher sowohl das Wissen über dieses «Bottom-up-Verständnis» von Agglomeration als auch der Transfer in die Planung und damit die Anreicherung der vorherrschenden «Top-down-Perspektive».

Aus diesem Grund legt das vorliegende Forschungsprojekt *S5-Stadt – Kontur einer alltäglich gelebten Agglomeration* die strukturelle, übergeordnete Ebene beiseite, welche von den tatsächlichen Gegebenheiten, Artefakten oder Rahmenbedingungen ausgeht. Das Projekt geht im übertragenen Sinn einen Schritt zurück und fokussiert zunächst das «Leben in diesem Agglomerationsgebiet», d. h. die individuelle Handlungs-, Aneignungs- oder Bedeutungsebene. Über die Sichtweisen und Wahrnehmungen der BewohnerInnen soll es gelingen, sich der Kontur des Untersuchungsgebietes S5-Stadt anzunähern. In den Fokus geraten dadurch alle prägenden Aspekte, Merkmale oder jegliche andere Formen von Gegebenheiten, die von aussen oder von der Agglomerationsbevölkerung selbst als prägend wahrgenommen werden. Sie alle sind als konturbildend für das Untersuchungsgebiet S5-Stadt darstellbar und interpretierbar. Hinter diesem Verständnis von Kontur als einerseits Interpretation von Raum und Räumlichkeit *und* andererseits alltäglich gelebtem Raum liegt ein Raumverständnis von Agglomeration als mehrdimensionalem Gebilde. Dieses kann über Merkmale der physisch-materiellen Umwelt, über die sozialen Zusammenhänge aller AkteurInnen sowie über symbolische Bedeutungen erfasst werden (vgl. Rolshoven 2003<sup>3</sup>). Eine Annäherung erfolgt über zwei unterschiedliche Zugänge.

Einmal mit einem Zugang, welcher die Orientierungsmarken im Raum betrifft: Welche Merkmale und Eigenschaften sind für die BewohnerInnen des Untersuchungsgebietes S5-Stadt signifikant, konturieren sie und lassen sich als «S5-Stadt-spezifisch» interpretieren?

In einem zweiten Zugang wird die gelebte Agglomeration beschrieben mit den individuellen Bedeutungszuweisungen der dort lebenden Menschen: Welchen sozialen Sinn haben die von den BewohnerInnen aufgeführten Merkmale und Eigenschaften? Welche Bedeutung wird ihnen im alltäglichen Leben gegeben? Welche Bilder des Raumgebildes der S5-Stadt werden sichtbar? Auf welche Bilder anderer Zeiten oder Orte wird bei der Deutung des alltäglichen Lebens in der Agglomeration zurückgegriffen?

Im Zentrum der vorliegenden Untersuchung steht also die individuelle Handlungs- und Bedeutungsebene der BewohnerInnen, welcher sich mit den zwei eben beschriebenen Zugängen angenähert wird: einmal anhand der Eigenschaften und Merkmale, mit denen das Untersuchungsgebiet S5-Stadt beschrieben wird, und einmal anhand von Raumbildern als dahinter liegendes Bedeutungsgewebe.

Mit diesen beiden Zugängen zur Kontur werden einerseits Elemente der Orientierungs- und Merkmalsebene im Sinne von Lynch<sup>4</sup> und andererseits Aspekte der Raumkultur im Sinne des Raumbildes von Ipsen<sup>5</sup> herangezogen. Das Ziel der Forschung liegt jedoch keineswegs darin, auf dieser Grundlage *die* Kontur als konsistentes Bild zu rekonstruieren. Das Anliegen ist bescheidener. Es setzt sich zum Ziel, durch ein Sample von Eindrücken und Bilderfolgen die Bewohnersicht auf ihren

<sup>3</sup> In der Raumtriade von Rolshoven (2003), in welcher sie sich auf die Arbeiten von Werlen 1995/1997 bezieht und die raumtheoretischen Unterscheidungen Lefébvres aufgreift, interagieren gelebter, gebauter und wahrgenommener Raum in dynamischer Verbindung. Dieses im Rahmen eines Workshops zum Umgang mit Raumkonzepten im Gesamtprojekt «S5-Stadt – Stand der Dinge» in Rapperswil diskutierte Modell diente auch für das vorliegende Projekt als zentrale Grundlage.

<sup>4</sup> Kevin Lynch (1960) suchte nach identitätsstiftenden Zeichen und Grossformen in den nordamerikanischen Agglomerationen. Mit seinen Untersuchungen und Beschreibungen versuchte er, die Stadt zu ordnen, die Orientierung zu verbessern, das Bild der Umwelt zu fassen.

<sup>5</sup> Ipsen (1997) spricht von Raumbildern, wenn Dinge und Sachkonstellationen für Menschen neben ihrer Orientierungsfunktion auch Bedeutungsträger sind. Insofern beschreiben Raumbilder kurz gesagt die unterschiedlichen Bedeutungszuweisungen, die Menschen Artefakten oder dem Raum geben, aus ihrer individuellen sozialen Wirklichkeit und kulturellen Disposition heraus.

Agglomerationsraum zu fassen und dadurch eine interpretationsfähige Gesamtschau nachzuzeichnen. Die Herausforderung liegt freilich darin, wie man diese ersten Tiefenbohrungen ausweiten und schliesslich produktiv für die Planung nutzen kann. Dass räumliche Planung auf Informationen angewiesen ist, die «...Wirklichkeiten beinhalten, um angemessene zukünftige Möglichkeiten zu erschliessen und kreativ zu verwirklichen» (Breckner 2006: 440), steht ausser Frage. Insofern hoffen wir, mit unserem Beitrag zu einer Perspektiverweiterung die Diskussion über das Verständnis von Agglomerationen anregen zu können.

### **Agglomerations-Ethnografie – Anmerkungen zum Forschungszugang**

Indem das Forschungsprojekt bewusst versucht, die nach wissenschaftlichen Kriterien angestellten und dadurch nur an der Oberfläche kratzenden Beschreibungen der Kontur von Agglomerationen zu unterlaufen, indem es «einen Schritt zurück» in den Alltag der Agglomeriten geht, wurde auch ein entsprechender Forschungszugang gewählt: Dieser lässt sich als eine Art *Agglomerations-Ethnografie* beschreiben, indem sie sich ähnlich wie (stadt)ethnografische Arbeiten (vgl. Lindner 2004) ganz unterschiedlicher qualitativer Methoden bedient: Als erster Untersuchungsschritt wurde im Oktober 2008 eine Strassenbefragung an den Standorten Rapperswil-Jona, Wetzikon, Uster und Zürich mit 84 Personen durchgeführt.<sup>6</sup> Diese hatte zum Zweck, einen ersten Überblick über das Untersuchungsgebiet zu erhalten und daraus mögliche Themen für die Fragestellung aus der Sicht der BewohnerInnen zu fassen. Im Winter 2008 und Frühjahr 2009 wurden aufbauend auf dieser Strassenbefragung 18 vertiefende Interviews geführt,<sup>7</sup> um erste Erkenntnisse zu vertiefen und anhand der einzelnen Biografien der Befragten die spezifischen Bedeutungen ihrer Aussagen herauszufiltern. Die vertiefenden Interviews wurden mit einem Methodenmix bestehend aus Begehung, Mental Mapping und Fotobefragung durchgeführt.<sup>8</sup> Ziel der Erhebungen war weniger eine flächendeckende Analyse, sondern mittels qualitativem Zugang die Fragestellung aus verschiedenen Betrachtungswinkeln zu beleuchten und gleichzeitig die vielfältigen Aspekte, die für eine Definition der S5-Stadt unverzichtbar sind, aufzuzeigen.

*Kapitel 1* widmet sich den Fragestellungen des ersten Zugangs, indem erstens zentrale Aspekte der Raum-Wahrnehmung der Bevölkerung benannt werden und zweitens Merkmale des Untersuchungsgebiets abgeleitet werden. Die Ergebnisse schliessen mit einem Versuch der Übertragbarkeit auf andere Agglomerationen unter Zuhilfenahme systematisierender Kategorien sowie weiterführender Fragestellungen.

*Kapitel 2* fragt danach, wie die gelebte Agglomeration durch die individuellen Bedeutungszuweisungen der dort lebenden Menschen konturiert wird, und schliesst mit einer Zusammenfassung der Ergebnisse sowie weiteren Fragestellungen.

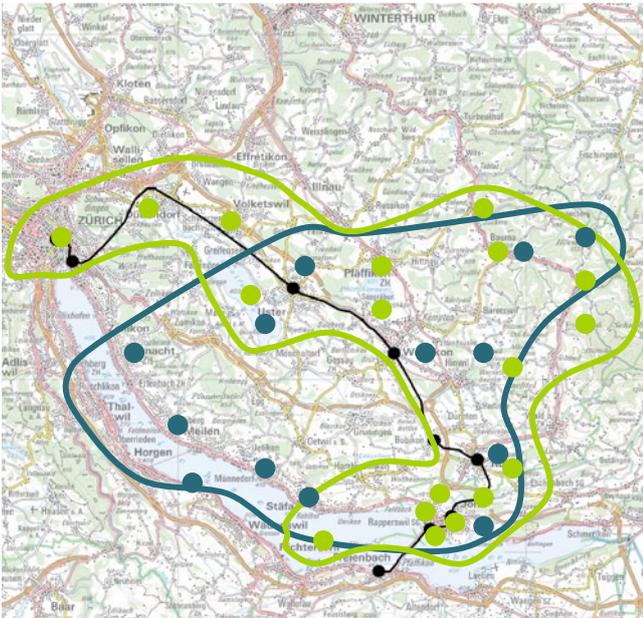
## **1. Zugang zu den Orientierungsmarken der S5-Stadt**

Wie wird das Raumgebilde der S5-Stadt umrissen und abgegrenzt – im Zusammenspiel mit der eigenen Biographie? Welche Merkmale und Eigenschaften werden für die S5-Stadt als signifikant angesehen – und wie lassen sie sich typisieren? Sind Orientierungsmuster in der Darstellung besonderer und alltäglicher Orte erkennbar?

<sup>6</sup> Die Strassenbefragung fand an publikumsintensiven Standorten statt (Fussgängerzone, Parkanlage, etc.), die Auswahl der Passanten erfolgte per Zufall. Die Stichprobe ist nicht repräsentativ. Die quantitative Auswertung nach geschlechtsspezifischen Merkmalen und Alter ergibt eine Gleichverteilung.

<sup>7</sup> Die InterviewpartnerInnen wurden über das breite Spektrum an Vereinen in der Untersuchungsregion angeschrieben. Dieses Vorgehen basiert auf der Annahme, dass über das Vereinswesen die vielschichtigen Aspekte des Untersuchungsgebietes (traditionell, verankert, modern, dynamisch, etc.) gleichermaßen abgedeckt werden können. Der pragmatische Grund ist der einfache Zugang zu Kontaktdaten, v. a. über den Internetauftritt der Vereine.

<sup>8</sup> Insbesondere für raumbezogene Fragestellungen bietet sich der angewandte Methodenmix an. Zu Beginn der vertiefenden Interviews wurden die Personen gebeten, Fotos von positiven, negativen, besonderen und alltäglichen Orten zu machen (siehe dazu auch Seite 15). Dieser Einstieg verlangte eine aktive und bewusste Auseinandersetzung mit dem Thema und diente damit der Interviewführung im Anschluss. Die Methode der Begehung ermöglicht es den befragten Personen, relevante Orte in einer alltagsnahen Gesprächssituation zu beschreiben. In Ergänzung dazu haben Mental Maps einen erheblichen Anteil am Verständnis von Perspektiven, Entfernungen und Orientierungen in ihrer Relativität zum tatsächlichen Agglomerationsgebiet. Insgesamt wurden drei Begehungen gemacht, zehn Mental Maps erstellt und acht Fotobefragungen ergänzend zu den Interviews durchgeführt.



1 Die Abbildung zeigt die duale Abgrenzung anhand zweier ausgewählter Beispiele aus der Strassenbefragung. Die blauen Punkte zeigen die Antworten eines Zürcher Passanten, die grünen Punkte die Antworten einer Rapperswilerin. Die Linien wurden nachträglich gezogen, um die Aussage zu verdeutlichen.

Zusammengefasst zeigen die Antworten auf diese Fragen, dass zunächst für die BewohnerInnen des Untersuchungsgebietes kein einheitliches abgrenzbares, statisches Raumgebilde S5-Stadt existiert. Vielmehr erweist sich die Abgrenzung des Raumgebildes als etwas sehr Individuelles und Uneinheitliches und ist einem starken Wandel im Laufe der Biographie der jeweils befragten Person unterworfen.

Zum Zweiten ergibt sich eine Vielfalt an Merkmalen, mit denen das Gebiet der S5-Stadt charakterisiert wird. Sie betreffen sowohl die physisch-materielle Umwelt als auch soziale Zusammenhänge sowie darüber hinaus die symbolischen Bedeutungen, die diesen zugemessen werden. Und zum Dritten zeigt sich, dass das Raumgebilde der S5-Stadt durch die Symbolisierung einzelner Merkmale zusammengehalten wird und ohne diese in archipelartige Fragmente zerfällt. In der folgenden Darstellung werden diese drei Aspekte genauer ausgeführt.

### Jedem sein Raumgebilde – oder: Entscheidend ist die eigene Lebensführung!

Auf die Frage «Was gehört für Sie alles zum Gebiet S5-Stadt dazu?»<sup>9</sup> wurden von den befragten Personen verschiedenste Orte und Abgrenzungen genannt.<sup>10</sup> Will man in den Antworten ein übergeordnetes Muster hinsichtlich des Raumgebildes als Ganzes erkennen, ist es hilfreich, die Abgrenzungsfrage mit dem Wohnort der befragten Person zu kombinieren: So fängt für einen Befragten aus Zürich «...das Gebiet S5-Stadt in Uster an».<sup>11</sup> Wo sie aufhört, weiss er gar nicht, denn «...soweit kam ich noch gar nie». Auch für einen anderen Befragten aus Richterswil beginnt sie «...hinter Zürich» und reicht von «...Rapperswil bis zur hügeligen Landschaft».

Diese Perspektive von Personen, die «ausserhalb» des Untersuchungsgebietes wohnen, steht ganz im Gegensatz zu der «Innenperspektive»: Typischerweise findet man hier Aussagen wie diejenige einer Passantin aus Uster, welche das Gebiet

<sup>9</sup> Die ersten Befragungen zeigten, dass der vom Gesamtprojekt konstruierte Begriff «S5-Stadt» im Verständnis der BewohnerInnen nicht verankert ist. Deshalb wurde im weiteren Verlauf der Befragung nach dem Gebiet der S5-Stadt gefragt und der Projektperimeter von dem Untersuchungsteam bei der Befragung bei Bedarf erläutert.

<sup>10</sup> Diese Aussagen sind Ergebnisse der Strassenbefragung (s. o.). Die Aussensicht bezieht sich auf die Aussagen der befragten Zürcherinnen und Zürcher (17 Befragte), die Innensicht auf die befragten «S5-Städterinnen und -Städter» (67 Befragte).

<sup>11</sup> Die folgenden Zitate wurden aus Gründen der Lesbarkeit in ein Schriftdeutsch übersetzt. Ergänzende Hintergrundinformationen zu den Zitaten, wie bspw. Alter oder Wohnortdauer, werden abwechselnd und in Abhängigkeit der Fragestellungen erwähnt.

S5-Stadt mit den Worten «dort wo ich lebe und fast täglich bin» definiert. Sie schliesst in ihren Aussagen Zürich mit ein.

Damit lassen sich zwei unterschiedliche Sichtweisen auf das Raumgebilde identifizieren: In der Aussensicht der ZürcherInnen beginnt das Raumgebilde «hinter» Zürich und schliesst meist die Goldküste als Teil der Zürichseeregion mit ein. Hingegen gehört für den Grossteil der ausserhalb Zürichs Lebenden die Stadt als ein Teil des Raumgebildes der S5-Stadt dazu, was als Innensicht bezeichnet werden kann. Je nach Wohnort der Befragten divergiert die Abgrenzung, sodass man im Grunde von *unterschiedlichen, subjektiv konstruierten Raumgebilden auf demselben Territorium* sprechen kann.

Die subjektive Konstruktion des Raumgebildes geht jedoch nicht nur auf den Wohnort der befragten Person zurück. Auch Lebensalter<sup>12</sup> und Wohndauer können als Einflussgrössen herausgearbeitet werden.

Jugendliche haben in ihrer Freizeit eine starke Orientierung in Richtung Zürich, weil dort ihre Bedürfnisse (Ausgang, Shopping als Freizeitbetätigung, etc.) am besten abgedeckt werden. Frau Lütli,<sup>13</sup> 24 Jahre alt, meint etwa: «Vor allem die Jugendlichen trifft man am Abend scharenweise im Zug Richtung Zürich (...), für mich ist die S5 extrem schnell, vor allem auf der Strecke Uster–Zürich. Zack und du bist schon dort.» In Ergänzung dazu meint eine weibliche Passantin aus Uster, 17 Jahre alt: «Zürich ist super zum Shoppen, eine geile Stadt mit viel mehr Möglichkeiten.»

In einer späteren Lebensphase erlangt hingegen die «Peripherie» eine stärkere Bedeutung (Naherholung, Wohnen im Grünen), und Zürich rückt als «Freizeitort» wieder in den Hintergrund. Dieser Aspekt zeigte sich beispielsweise in der Antwort eines Familienvaters, 34 Jahre alt und ausserhalb von Wetzikon wohnend, welcher einen zunehmenden Druck «von Städtischem» auf den aktuellen Wohnort feststellt und «...das nächste Mal am liebsten noch weiter weg ziehen» würde. Herr Schmidt aus Rapperswil-Jona, 68 Jahre alt und pensioniert, bemerkt im Interview, dass sich Distanzen durch den Ausbau der S-Bahn relativiert haben: «Früher, als man in Zürich gearbeitet hat, hatte man ein Zimmer und ist am Wochenende nach Hause gefahren. Heute fährt man die Strecke jeden Tag wie selbstverständlich.»

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung basiert die Ausarbeitung des Lebensalter-spezifischen Aspekts in der Wahrnehmung des Raumgebildes lediglich auf einer Momentaufnahme der Befragten. Interessant wäre ein biographischer Längsschnitt einer jeweiligen Person, was jedoch angesichts der gegebenen Rahmenbedingungen des Forschungsprojektes nicht bearbeitbar war. Die Frage der Veränderung der Raumwahrnehmung im Laufe des Lebens kann jedoch auch noch hinsichtlich der Frage, wie lange jemand schon im Gebiet wohnt, beantwortet werden. So zeigte sich bei der Befragung «Alteingesessener»,<sup>14</sup> dass deren «Bild von früher» oft mit einer Vorstellung einer abgeschlossenen Einheit, einer sogenannten «Region» verbunden ist. Diese einheitliche Region konstituiert sich durch klar strukturierte und voneinander unterscheidbare Siedlungsgebiete einerseits und nicht bebaute, «natürliche» Gebiete andererseits. Erst die mit der Besiedelung zusammenhängenden Veränderungen, wie Verkehr, Industrie, Bebauung, führten zu einer Veränderung dieser Vorstellung. «Etwas, das mir weniger gefällt, ist das Industriequartier», meint etwa Frau Müller, die seit 35 Jahren in Hinwil lebt und

<sup>12</sup> Knapp ein Drittel der befragten Personen sind Jugendliche bzw. junge Erwachsene. Der Anteil der älteren Menschen, hier jene kurz vor der bzw. schon in Rente, macht etwa ein Fünftel aus.

<sup>13</sup> Die folgenden Aussagen beziehen sich sowohl auf die vertiefenden Interviews als auch auf die Strassenbefragung. Die Namen wurden geändert. Wird ein Name genannt, bezieht sich die Aussage auf ein Interview, ist von Passanten die Rede, dann bezieht sich die Aussage auf die Strassenbefragung.

<sup>14</sup> Als Alteingesessenen werden im Rahmen dieses Projekts Personen bezeichnet, die in der Region aufgewachsen sind oder den überwiegenden Teil ihres Lebens dort verbracht haben.

es «früher schöner» fand: «...hier war Wetzikon und da Hinwil und dazwischen Landschaft.»

Jedoch nicht nur durch den massiven baulichen Wandel wird die gesellschaftliche Veränderung sichtbar. Vielmehr führt der Zuzug immer mehr Menschen aus der Stadt zu einer gewissen Anonymität und neuen Abhängigkeit, was beispielsweise Frau Huber bemerkt, die vor 40 Jahren als Stadtzürcherin nach Uster gezogen ist: «Als ich das erste Mal hier heraus gekommen bin, in den 60er-Jahren, hatte ich das Gefühl «out in the nowhere» zu sein. Nur alle zwei Stunden fuhr ein Zug (...). Jetzt hat sich das alles stark entwickelt. Wir sind Agglomeration von Zürich geworden und kämpfen darum, doch eigenständig zu bleiben.»

Neben den sichtbaren, baulichen Veränderungen wird das Gefühl der Veränderung auch am verstärkten Anwesend-Sein von Zugezogenen und an deren politischer Haltung festgemacht, was zu einem (für manche Befragten) durchaus positiven Aufbrechen der homogenen, konservativen Gesellschaftsstrukturen führt (vgl. Plüss/Kübler 2010 in dieser Publikation). Deutlich wird dieser Aspekt in den folgenden Aussagen: «Hinwil ist ein extremes SVP-Nest», meint Frau Müller. Sie bemerkt aber, dass «sich vermehrt Widerstand regt und sich Bürgerinitiativen finden», was sie auf den «Zuzug aus der Stadt oder von Leuten, die nicht mehr so konservativ denken», zurückführt. Frau Schneider, vor neun Jahren von Zürich nach Rapperswil-Jona gezogen, bestätigt diese Aussage: «...es ist die Zeit da, um Sachen zu verändern. Jetzt bricht ein neues Zeitalter an.»

Zusammenfassend wird erkennbar, dass sich das Untersuchungsgebiet S5-Stadt in der Beschreibung der BewohnerInnen *unscharf abgrenzt*, wobei hier der Wohnort, die Wohndauer und das Lebensalter der Befragten die entscheidenden Rollen spielen.

Diese Erkenntnis findet ihre Entsprechungen auch in anderen aktuellen Forschungsvorhaben: So beschreibt Sieverts die Agglomeration in der Schriftenreihe des Ladenburger Kollegs vor allem als phänomenologischen, dynamischen Typus: Er habe «beschreibbare, aber nicht abschliessend definierbare Eigenschaften» und sei auch «räumlich nicht scharf abzugrenzen» (Sieverts u. a. 2005: 33). Hahn und Steinbusch konkretisieren in ihrem Beitrag den Aspekt des Verwebens von Raumwahrnehmung zu individuellen Mustern und Bedeutungen: Diese seien keine abstrahierten Bilder der Realität, sondern repräsentierten die durch die persönliche Lebensführung ausgerichtete Raumwahrnehmung. Bedeutungsgestalt entstehe durch den alltäglichen Gebrauch des Raumes und damit stets im Zusammenspiel mit der eigenen Biographie (vgl. Hahn, Steinbusch 2006: 83).

### **Prägende Merkmale und Eigenschaften – oder: individuelle Bedeutungsmuster und Versuch einer Systematisierung**

Neben der Frage, wie Wohnort, Lebensalter und Wohndauer die Wahrnehmung eines Gebietes beeinflussen, wurde weiter danach gefragt, welche Orte und Merkmale bzw. welche von deren individuellen Bedeutungsmustern die Charaktereigenschaften eines Raumgebildes ausmachen.<sup>15</sup> Unter Merkmalen verstehen wir diejenigen markanten Aussagen, mit denen die Befragten dem Untersuchungsgebiet S5-Stadt Bedeutungen zuweisen und versuchen, ihm ein «Gesicht» zu geben. Die Suche nach Merkmalen geht damit bewusst nicht davon aus, dass wir es in dem

<sup>15</sup> Das im vorliegenden Projekt verwendete Konzept der individuellen Bedeutungsmuster beruht im Wesentlichen auf Ipsen (1997), wird jedoch um einen entscheidenden Punkt ergänzt. In Anlehnung an die Raumtriade von Johanna Rolshoven (vgl. Rolshoven 2008, S5-Stadt-Workshop in Rapperswil) müssen diese Orte (und im nächsten Kapitel ebenso die Merkmale) jeweils in einem interagierenden physisch-materiellen, sozialen und symbolischen Kontext gelesen werden. Der Berg Bachtel hat als besonderer Ort bspw. nicht nur eine physische Komponente, er wird von den Bewohnern vielmehr auch in einem symbolischen («unser Berg») und sozialen Zusammenhang («am Sonntag Freunde treffen») benutzt.

Siedlungsgebiet S5-Stadt mit räumlich oder sozial vorbestimmten Ordnungssystemen zu tun haben. Die Untersuchung fragt vielmehr zunächst nach solchen Eigenschaften, die im Zuge der kulturellen Erfassung der S5-Stadt wahrgenommen und zu «inneren Bildern»<sup>16</sup> zusammengesetzt werden, um dann als ordnende Merkmale eine Rolle zu spielen.

Die Passantenbefragung zu Beginn der Untersuchung lieferte bereits erste Hinweise auf Merkmale und Eigenschaften, nach welchen daraufhin in den vertiefenden Interviews genauer gefragt wurde – beide Ergebnisse werden hier zusammengeführt.

#### Elemente der Natur und der physischen Umwelt als prägendste Eigenschaften der S5-Stadt

Die *physische Umwelt* wie bspw. Greifensee, Pfäffikersee, Pfannenstiel, Hörnli, kleine Wanderwege, Bachtel, Aussicht auf und von den Bergen, Moorlandschaften, Wälder, hügelige Landschaft, Badeseen oder die schöne Natur im Allgemeinen wurde von den befragten Personen am häufigsten genannt.

«Im Oberland gibt es im Gegensatz zur Stadt Zürich noch Natur», befindet Frau Spirig (28) aus Wolfhausen. Auch für den 73-jährigen Herrn Feiner aus Uster hat man «... zum Greifen nahe (...) eine so schöne Landschaft.» Bei Erwachsenen und bei der älteren Generation steht jede zweite Aussage in Verbindung mit diesen Begriffen. Bei den befragten Jugendlichen aus dem Untersuchungsgebiet S5-Stadt können zwei von fünf Aussagen diesem Bereich zugeordnet werden.<sup>17</sup> Unter geschlechtsspezifischen Aspekten betrachtet sind die Aussagen der BewohnerInnen beinahe ausgeglichen, bei den Bewohnerinnen ist ein marginal stärkerer Bezug zu diesen Merkmalen festzustellen.

Ausstattung im Sinne einer Angebotsvielfalt als weitere zentrale Charaktereigenschaft Ungefähr eines von zehn der genannten Merkmale bezieht sich auf die *Qualitäten und Vielfalt der Angebote* innerhalb des Siedlungsgebietes der S-Bahn-Linie S5. Für Frau Schneider (31), die mit ihrer Familie in Rapperswil-Jona lebt, hat «Rapperswil-Jona (...) von allem etwas». «Mir gefällt die Vielseitigkeit, es gibt reiche Leute, es gibt arme Leute, Ausländer und Schweizer», sagt die 24-jährige Frau Lütli über ihren noch recht neuen Wohnort Wetzikon. Auch die naheliegenden Freizeitmöglichkeiten werden sehr geschätzt, wie etwa von Frau Spirig (28) aus Wolfhausen: «Man ist im Winter schnell am Flumserberg, um skizufahren.»

Nach Lebensphasen betrachtet werden diese, den Qualitäten und der Vielfalt der Angebote zuzuordnenden Merkmale besonders von jener Generation betont, die typischerweise dem Verhaltensmuster von Jungfamilien zugeordnet werden können.<sup>18</sup>

Hoher Grad an Mobilität und Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete entscheidend Die Nennungen zu Naherholungsmöglichkeiten und Freizeitbetätigungen in Zusammenhang mit der Seenlandschaft oder andere Sport- und Kulturangebote machen die Wichtigkeit der Erlebnisqualitäten deutlich. Eng verbunden mit dem Angebot, welches für das Untersuchungsgebiet S5-Stadt charakteristisch ist, ist die Erreichbarkeit derselben. «Dass man so schnell in der Stadt und trotzdem so schnell

<sup>16</sup> Hahn und Steinbusch verweisen in der Schriftenreihe des Ladenburger Kollegs explizit darauf, dass ein am Menschen orientiertes Raumverständnis nicht mit einer planungswissenschaftlichen Top-down-Konstruktion einer gegebenen Ordnung des Raumes vereinbar ist (vgl. Hahn, Steinbusch 2006: 83f.). Der Annäherung an eine von Menschen wahrgenommene Ordnung im Raum entspricht in diesem Sinne vielmehr ein Bottom-up-Prozess, der den umgekehrten Weg geht und sowohl Merkmale wie auch Ordnungsmuster durch die Aggregation von auf der Individualebene entstandenen Bildern, Geschichten und sonstigen Handlungsweisen herausdestilliert.

<sup>17</sup> Bezüglich Altersverteilung siehe Anmerkung 12.

<sup>18</sup> Dieser Aspekt wird etwa bei Menzl (2007) genauer beschrieben. Er beschreibt unter anderem die Vielschichtigkeit der Entscheidungsprozesse, Wandermotive und -hemmnisse, beispielsweise im Zusammenhang eines Umzugs einer jungen Familie in ein Eigenheim an den Rand einer Grossstadt. Menzl wirft dabei einen kritischen Blick auf das sub-urbane Lebensmodell und die damit verbundene vermeintliche Qualität von Wohnen im Grünen.

draussen in der Natur ist», sieht Frau Hunziker (24), die in Hombrechtikon aufgewachsen ist, als Besonderheit des Untersuchungsgebiets.

Erreichbarkeits- und Mobilitätsaspekte haben bei Jugendlichen einen besonders hohen Stellenwert. Dies zeigt sowohl die Strassenbefragung als auch die Nachfrage bei den Interviews. «Alles ist schnell erreichbar», denn das «SBB-Netz ist extrem gut ausgebaut», wurde typischerweise von einem jungen Passanten (17) aus Rapperswil festgestellt.

Vorhandensein sozialer Netze als entscheidender Faktor für die positive Identifikation mit dem Raumgebilde

Nicht nur die «harten Elemente», wie Natur und Umwelt, Angebote etc., sind entscheidend bei der Frage, ob sich die Personen im Untersuchungsgebiet S5-Stadt «wohl fühlen»: Vielmehr sind es auch «weichere Faktoren», wie die Lebenseinstellung und Zugänglichkeit der Einwohner, der soziale Austausch oder das Gefühl «man kennt sich», also das Vorhandensein sozialer Netzwerke, die die typischen Eigenschaften eines Agglomerationsgebietes aus der individuellen Bewohnersicht mitgestalten. Diese Mischung aus dem Charakter der gebauten Umwelt im Zusammenspiel mit sozialen Beziehungen bildet ein notwendiges Identifikationsangebot, über welches es gelingt, sich ein Gebiet anzueignen.

Sichtbar wird diese letzte zentrale Bedeutungsebene in Stichworten wie Schlafstadt, (fehlender) Austausch, (wenig) Kulturleben oder Anonymisierung. «Schlafstadt? Ja, man wohnt hier, wenn man Natur sucht und keine Hektik will», bestätigt etwa Frau Spirig (28). Den «Zugezogenen» wird nachgesagt, «irgendwoher zu kommen, «vielleicht in Zürich» zu arbeiten «...und dann schauen sie, wo sie wohnen können», wie etwa von Frau Huber (71) aus Wetzikon.

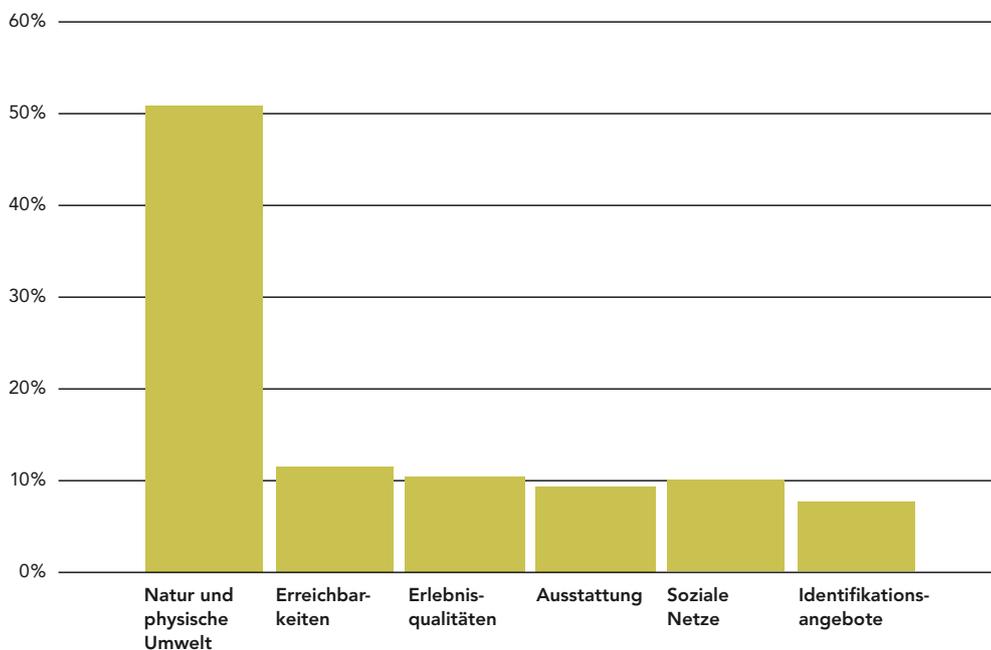
Auffallend ist, dass diese Aussagen eher in Zusammenhang mit «Alteingesessenen» und deren Bewertung des bereits angesprochenen Wandels in Verbindung gebracht werden können. Frau Müller (48) aus Hinwil stellt fest, dass «... das Dorf, in dem man sich heimisch gefühlt hat», plötzlich «unpersönlich» wurde.

Gleichzeitig hebt Frau Müller jedoch das Vorhandensein von persönlichen Bezugspunkten hervor und bemerkt viele «... Gesichter, die man schon von früher kennt». Auch junge Erwachsene wie etwa Herr Albrecht (27), der in Uster aufgewachsen ist und nach wie vor hier lebt, bemerken diese Qualität: «Es ist ländlich und klein und die Leute grüssen sich auf der Strasse, was in Zürich weniger der Fall ist.»

Mehrere BewohnerInnen empfinden es als positiv, dass, «wenn man will, man viele Leute kennen kann» (Frau Nef, 59 Jahre, Wetzikon) oder dass die Leute etwas «... tun für die Gemeinschaft» (Herr Feiner, 73 Jahre, Uster).

Als prägend werden von den BewohnerInnen viele unterschiedliche Merkmale genannt, welche wir den **sechs Merkmalskategorien** *Natur und physische Umwelt, Erreichbarkeiten, Erlebnisqualitäten, Ausstattung, Soziale Netzwerke* sowie *Identifikationsangebote* zugeordnet haben.

Die unterschiedlichen Merkmale lassen sich mehrdimensional interpretieren: Der Berg Bachtel bspw. beinhaltet als Merkmal nicht nur eine physisch-materielle Dimension, sondern wird auch in einem symbolischen und sozialen Zusammenhang betrachtet bzw. bewertet. Als Teil des Bergpanoramas hat er, ähnlich wie der Lützel-



2 Merkmalskategorien der S5-Stadt – Ergebnisse der Befragung 2008 (n=84/in Prozent/Mehrfachnennungen möglich).

oder der Pfäffikersee, die Qualität eines besonderen Ortes. Dieses Beispiel, auf welches im zweiten Kapitel noch genauer eingegangen wird, verdeutlicht, dass die vorgefundenen Merkmale gleichsam in einem Dreiecksverhältnis, d. h. im Kontext der physisch-materiellen Umwelt, der sozialen Zusammenhänge und ihrer symbolischen Bedeutung positioniert werden können (vgl. Raumtriade, Rolshoven 2003).

Diese Merkmalskategorien bilden zudem eine Systematisierungsebene, die den Anschluss der gewonnenen Erkenntnisse an die aktuelle Agglomerationsforschung ermöglichen soll. So hat beispielsweise die Schriftenreihe des Ladenburger Kollegs eine Auswahl neuer Begriffe in die Diskussion gebracht, mit denen prägende Kennzeichen der Gestalt der Zwischenstadt gelesen werden können. Diese Kennzeichen bilden ein phänotypisches Ordnungsmuster. Beschrieben werden beispielsweise Ränder, alte Siedlungskerne und neue Zentren. Mit den hier vorgestellten Merkmalskategorien kann eine Einordnung dieser Kennzeichen versucht werden, entsprechend ihrem über den Phänotyp hinausgehenden Bedeutungsgehalt. So beschreibt Sieverts die alten Siedlungskerne phänotypisch als «historische Siedlungsflächen mit vergleichsweise hoher Dichte, etwa alte Dörfer und Kleinstädte» (vgl. Sieverts u. a. 2005: 43). Über den Einbezug von Bedeutungszuweisungen von BewohnerInnen können sie auch im lebensweltlichen Kontext verständlich werden: Beispielsweise als Orte, wo beim Einkauf soziale Netze lebendig werden, oder, wenn ihre Bedeutung mehr im Symbolischen liegt, als Identifikationspunkte.

Ordnet man die genannten Merkmale den sechs Merkmalskategorien zu, zeigt sich, dass die S5-Stadt für die BewohnerInnen vor allem durch ihre naturräumliche Ausprägung (Merkmalskategorie Natur und physische Umwelt) Kontur gewinnt.

Auch wenn es im Rahmen des Projektes gelang, Merkmale zu bestimmen, diese zahlenmässig zu vergleichen, den unterschiedlichen Merkmalskategorien zuzuordnen und dadurch eine erste quantitative Einschätzung zu erlauben, kann nicht von Repräsentativität gesprochen werden, was auch nicht Ziel des eingangs

erwähnten explorativen Forschungszugangs war. Vielmehr sollte die Ebene der individuellen Bedeutungszuweisungen – wie im Kapitel 2 – anhand der für BewohnerInnen konturbildenden Merkmale ausgeleuchtet werden.

### Zwei unterschiedliche Orientierungsmuster – oder: Besondere und alltägliche Orte

Schon in der Passantenbefragung wurden die befragten Personen aufgefordert, alltägliche und besondere Orte (siehe dazu Ipsen 1994)<sup>19</sup> im Untersuchungsgebiet entlang der S-Bahn-Linie S5 zu benennen. In den vertiefenden Interviews wurden die Interviewpartner daran anschliessend gebeten, ihre alltäglichen und besonderen Orte zusätzlich in einer Karte einzuzeichnen.<sup>20</sup>

Mit der zeichnerischen Darstellung alltäglicher und besonderer Orte wurden zwei unterschiedliche Orientierungsmuster der BewohnerInnen ersichtlich:

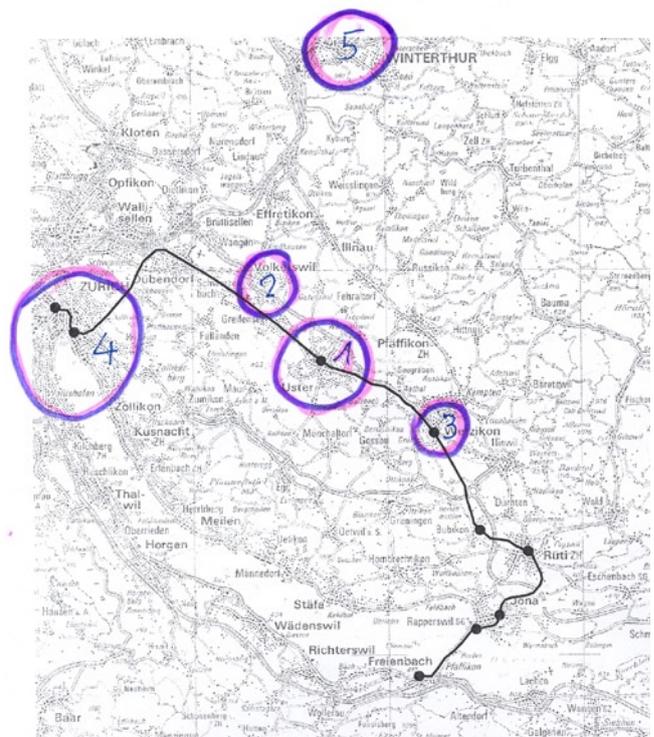
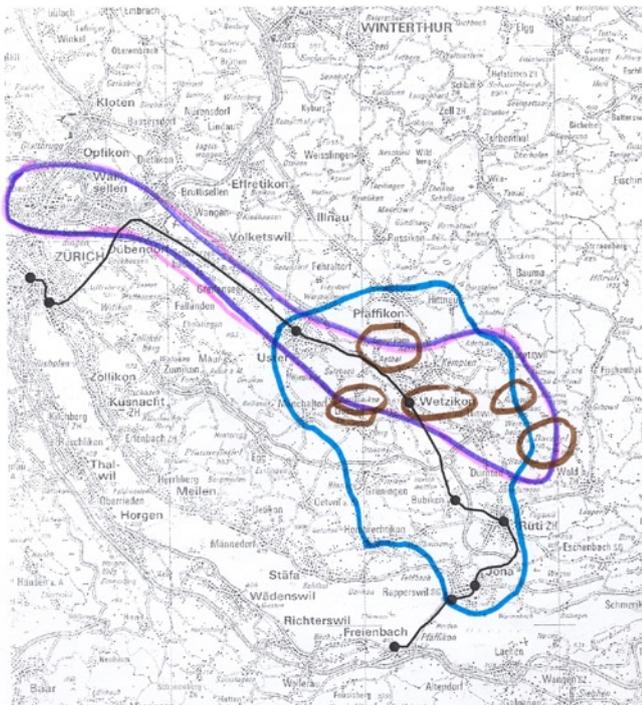
- a) Die Betrachtung des Raumbildes als Ganzes, wobei besondere Orte hervorgehoben werden und dem Gebilde dadurch eine symbolische Aufladung geben. Alltägliche Orte erscheinen praktisch nicht. «Ich fahre einfach umher und schaue nicht auf das Billett, das geniesse ich. Wenn ich den Kanton quasi für mich habe (...). Es gibt in der Region ein riesiges Netz an kleinen Feldwegen, Wald, den Lützelsee, ...» (Frau Lütli, 24 Jahre)
- b) Die Betrachtung des Raumbildes als Insellandschaft, wobei der Zwischenraum keinen Stellenwert hat und in der persönlichen Wahrnehmung auch keine Bezugspunkte bietet. Erwähnt werden hier hauptsächlich alltägliche Orte. Das führt dazu, dass wenig über die symbolische Aufladung des gesamten Raumbildes ausgesagt wird. «Man wohnt in Rapperswil und fährt nach Zürich, ...der Raum dazwischen bleibt leer.» (Herr Schmidt, 68 Jahre)

Die zwei Orientierungsmuster können nicht eindeutig bestimmten Personengruppen zugeordnet werden, denn sie ziehen sich gleichermassen durch die Altersgruppen und die Wohndauer.

Die Karten der Abbildung 3 dienen als Beispiele für die zwei unterschiedlichen Bedeutungsmuster. Sie wurden von Herrn Leuenberger bzw. Herrn Strauss in Ergänzung der vertiefenden Interviews gezeichnet. Herr Leuenberger ist 25 Jahre alt, Student und kommt aus der Nähe von Gossau im Zürcher Oberland. Herr Strauss ist 73 Jahre alt, pensioniert und wohnt in Uster. Durch die Benutzung unterschiedlicher Farben (siehe linke Karte) weist Herr Leuenberger auf die verschiedenen thematischen Bedeutungen gewisser Orte, hier etwa für die Freizeitgestaltung. Die braun dargestellten Hervorhebungen beziehen sich auf Orte mit einer regional besonderen Bedeutung (im Sinne von besonderen Orten nach Ipsen) wie z. B. das Naherholungsgebiet im südlichen Bereich des Pfäffikersees. Demgegenüber verweist Herr Strauss (siehe rechte Karte) nur auf einzelne, nicht vernetzte Bezugspunkte. Er zeigt Orte, die er tatsächlich häufiger aufsucht und die für ihn in seinem alltäglichen Leben und Handeln eine Bedeutung haben. Sie lassen sich als alltägliche Orte beschreiben.

<sup>19</sup> Detlev Ipsen unterscheidet zwischen dem «besonderen» und dem «eigenen» Ort. Wobei der besondere Ort der ist, «der von Einheimischen und Fremden als herausgehoben begriffen wird. Besondere Orte werden immer als historisch empfunden, sie sind mit Bedeutung aufgeladen. (...) Eigene Orte sind dagegen die Orte der Aneignung durch alltägliche Milieus, der Biergarten um die Ecke, die Laubenkolonie, Strassen und Märkte, ein typisches Gemisch von Läden, sichtbare Formen der Arbeit» (Ipsen 1994, S. 238ff.). Im vorliegenden Projektbericht wurde jedoch der Begriff des «alltäglichen» Ortes im Sinne eines «eigenen» verwendet, um begrifflich mit der Erkenntnisebene zwei – dem alltäglichen Agglomeration-Machen – übereinzustimmen.

<sup>20</sup> Siehe Methodenbeschreibung im ersten Kapitel.



3, 4 Mental Maps von Herrn Leuenberger (links) und Herrn Strauss (rechts).

- S5-Stadt
- S14-Stadt
- Wichtige Orte
- S5-Linie
- Haltestellen

Besondere und alltägliche Orte werden zu zwei unterschiedlichen Mustern verwoben, wobei in der Wahrnehmung der BewohnerInnen zwischen einem zusammenhängenden und einem archipelartigen Gebilde unterschieden werden kann.

Werden besondere Orte benannt, so charakterisieren sie ein Raumgebilde, welches in der Tendenz als zusammenhängend erlebt wird. Merkmale der physisch-materiellen Umwelt erhalten durch die Symbolisierung einzelner Bedeutungsträger jeweils ihre Orientierungsfunktion und lassen ein zusammenhängendes Raumgebilde entstehen. Die genannten Orte oder Artefakte werden zu einem Bild der S5-Stadt verdichtet, das die soziale und kulturelle Wirklichkeit des Betrachters repräsentiert. Insofern kann hier von Raumbildern der S5-Stadt gesprochen werden [Ipsen 1994].

Liegt der Fokus auf alltäglichen Orten, so bleibt ein übergreifender Zusammenhang der genannten Orte unsichtbar. Eine verbindende räumliche Einheit wird nicht konstruiert. Dies kann einerseits durch die zunehmende Mobilität (vgl. Hilti/Weiss 2010 in dieser Publikation), die Lebensphase, die Wohndauer und individuelle Bedeutungszuweisungen, jeweils in Abhängigkeit von der eigenen Biographie, beeinflusst werden. Andererseits ist jedoch relevant, dass sich die Befragten mit der Nennung alltäglicher Orte auf der Handlungsebene bewegen. Sie fokussieren die sozialen Zusammenhänge ihres Lebens, das alltägliche Sich-zurecht-Finden und Sich-Orientieren. Eine Symbolisierung des alltäglichen Handelns erfolgt nicht. Damit entsteht auch kein als Gesamtheit erkennbares Raumgebilde, sondern im Gegensatz dazu ein Patchwork der Aktivitäten, welches das alltägliche Agglomeration-Machen widerspiegelt.



5 Bilderpaare aus der Fotobefragung als bildhafte Darstellung der individuellen Betrachtungsebene.<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Siehe Ausführungen S. 65 oben.

### Weiterführende Fragestellungen

Frage nach **Begründungszusammenhängen für die unterschiedlichen Raumwahrnehmungen**: Gibt es empirisch nachweisbare oder zumindest definitorische Korrelationen mit Lebensphase, Mobilitätsverhalten oder Wohndauer? Und wie hängen diese Faktoren mit der unterschiedlichen Bedeutung von besonderen und alltäglichen Orten zusammen?

Frage nach der **Signifikanz der Merkmalskategorie *Natur und physische Umwelt***: Welche sozialen Gruppen stehen hinter welchen Merkmalen oder betonen einzelne Merkmalskategorien besonders? Lassen sich biographische Linien hinter bestimmten Deutungsmustern feststellen?

Im folgenden Kapitel wird der Blick auf die zweite Erkenntnisebene, d. h. auf die gelebte Agglomeration gerichtet. Dass den Merkmalen stets subjektive, im jeweils persönlichen Lebenskontext verwurzelte Bedeutungen zugewiesen werden, wird mit exemplarischen Fallgeschichten dargestellt. Die S5-Stadt dabei als mehrdimensionaler Raum zu begreifen (im Sinne von Rolshoven 2003), ist dabei der Schlüssel, um die Bedeutungszuweisungen und die gelebte Agglomeration als etwas zutiefst Individuelles zu verstehen.

## 2. Zugang zu Bildern, Bedeutungszuweisungen und zum «Alltäglichen Agglomeration-Machen» in der S5-Stadt

Wie binden die BewohnerInnen des Untersuchungsgebietes S5-Stadt die oben aufgezeigten Merkmale konkret in ihrem Alltag ein? Welche persönliche Bedeutung weisen sie ihnen zu? Schaffen BewohnerInnen über die individuellen Bedeutungszuweisungen etwas Eigenes, Neues, oder greifen sie auf bekannte Muster und Beschreibungen zurück?

Diesen Fragestellungen wird ein theoretisches Raumverständnis hinterlegt, welches in der aktuellen sozialgeographischen Diskussion, der «Sozialgeographie Alltäglicher Regionalisierung» (vgl. Werlen 2000; Werlen/Reutlinger 2005), diskutiert wird.<sup>22</sup> Ins Zentrum rücken die Handlungen der Subjekte unter bestimmten sozial-kulturellen, subjektiven und physisch-materiellen Bedingungen (vgl. Werlen

<sup>22</sup> Für eine zeitgemäße Sozialgeographie sind nicht nur die Darstellung der «Geographie der Dinge» und deren Beziehungen untereinander wichtig. Die «Geographie der Dinge» ist auch als Teil der Wirklichkeitskonstitution alltäglicher Geographien bedeutend. Das Ziel ist die «wissenschaftliche Erforschung des alltäglichen Geographie-Machens» (Werlen 1995: 245). Raum bzw. die Agglomeration wird hierbei nicht als Container-Raum, als ein «Ding an sich» gesehen. Vielmehr wird «Raum» immer nur als ein Begriff verstanden, in dem eine rationale Bezugnahme auf den physisch-materiellen Kontext des Handelns stattfindet.

1995: 139<sup>23</sup>). Für das vorliegende Projekt bedeutet diese Perspektive, dass neben der oben aufgezeigten Beschreibung und Verortung von spezifischen Merkmalen der S5-Stadt in einem zweiten Schritt die Handlungsebene einbezogen wird: Der Fokus dieses Kapitels liegt deshalb auf der Erkenntnisebene des «Alltäglichen Agglomeration-Machens» der BewohnerInnen.

Die in der Abbildung 5 dargestellten vier Bilderpaare stellen in den vier Bereichen *Veränderung der Landschaft durch zunehmende Überbauung, neue Formen der Mobilität, eine veränderte Baukultur* sowie der *Art der Versorgung* zunächst den Wandel dar, welcher durch die rasante Entwicklung des Agglomerationsgebietes der S5-Stadt in den letzten 15 bis 20 Jahren stattfand. Auf einer individuellen Betrachtungsebene lassen diese Bilderpaare jedoch zwei weitere relevante Blickwinkel zu: Zunächst zeigen sie die Wahlmöglichkeiten, die das Agglomerationsleben bietet: Städtisches Wohnen oder ländliches Wohnen? Überwindung des Raumes mit einem neuen, schnellen Verkehrsmittel oder Gestaltung der Lebenszusammenhänge am Ort? Grosseinkauf im Einkaufszentrum (vgl. Mäkynen, Niemeyer 2010 in dieser Publikation) oder im lokalen Kontext? Darüber hinaus zeigt sich, dass ein Entscheid innerhalb bestehender *Wahlmöglichkeiten* von der jeweiligen *Interpretation eines Raumes* (wie einer Bauform) oder einer *Aktivität* (wie Einkaufen) abhängt. Je nach Interpretation erfolgt eine unterschiedliche Bedeutungszuweisung, welche wiederum auf den individuellen Lebenskontext zurückgeht und mit ihm in einem Zusammenhang steht. Hier liegt die Grundlage für ein Phänomen, das wir «Alltägliches Agglomeration-Machen» nennen. Dieses Phänomen beschreibt, dass BewohnerInnen die Kontur ihrer Agglomeration aus Merkmalen und deren Bedeutungen konstruieren, wobei die Bedeutungszuweisungen uneindeutig sind und variieren können.

An den Aspekt der Uneindeutigkeit und der Variabilität von Bedeutungen schliesst die folgende *erzählerische* Darstellung an. Zentrale Aspekte des Alltäglichen Agglomeration-Machens werden anhand von vier Fallgeschichten illustriert. Im Kern steht hierbei, wie die aufgezeigten Merkmale in die persönliche Bedeutungszuweisung einbezogen werden. Nach jeder Fallgeschichte werden die dominierenden Bedeutungszuweisungen benannt.

Fallgeschichte 1: Für Frau Huber (71, Wetzikon, seit 40 Jahren wohnhaft im Untersuchungsgebiet, ursprünglich Stadtzürcherin) stellt der Bachtel den ländlichen, idyllischen Charakter und die Eigenständigkeit der Agglomeration dar. Die Nähe zur Stadt («husch im Opernhaus») möchte sie aufgrund des vielfältigen Angebots darin nicht missen. Man ist mit der Welt verbunden und will kein Bauerndorf bleiben – in diesem Zusammenhang wird während der Interviews des Öfteren die Wichtigkeit der S-Bahn-Linien untermauert. Dass man kein Bauerndorf bleiben will, bedeutet für Frau Huber hingegen nicht, dass sie sich eine Entwicklung hin zu städtischeren Raumstrukturen wünscht. Sie betont die soziale Qualität in der Agglomeration, indem sie das Einkaufen am Markt oder direkt am Bauernhof mit all seinen sozialen und persönlichen Austauschmöglichkeiten als sehr wertvoll benennt. Gleichzeitig schätzt sie die Vielfalt des Warenangebotes z.B. in der Einkaufsmeile in der Umgebung von Wetzikon. Als «Agglo von Zürich» habe das Untersuchungsgebiet keinen bestimmaren, eigenständigen Charakter und sei etwa aus baulicher Sicht der Beliebigkeit anheimgegeben.

<sup>23</sup> Dieses Raumverständnis von Werlen wird auch von Rolshoven in ihrer Raumtriade aufgegriffen vgl. 2003.

Frau Huber greift Merkmale aus beinahe allen Merkmalskategorien auf: Der Bachtel wird sowohl als Merkmal der *physischen Umwelt* genannt als auch unter dem Aspekt eines *Identifikationsangebots*. Ein dominierender Aspekt ist die *Erreichbarkeit* innerhalb des Untersuchungsgebietes, welche wiederum die Qualität der *sozialen Netze* zu beeinflussen scheint. Die erhöhte Mobilität durch die S-Bahn ist zwar für die Verbindung mit der Welt verantwortlich, was positiv bewertet wird, führt aber gleichzeitig auch dazu, dass man nur «Agglo von Zürich» ist und man eigentlich keinen Überblick mehr über die vielen Zugezogenen hat, was zur Anonymität beiträgt. Innerhalb der Kategorie der *Ausstattung* erwähnt Frau Huber sowohl den Marktplatz am Rössli als auch die Einkaufsmeile und sieht deren Einfluss auf das *soziale Netz* wie folgt: Das Grüezi vom Marktplatz am Rössli und damit die Vertrautheit wird verdrängt von der Anonymität der Einkaufsmeile, welche aber wiederum aufgrund ihres grossen Warenangebots sehr gerne genutzt wird.

Fallgeschichte 2: Frau Schneider (31, vor neun Jahren von Zürich nach Rapperswil-Jona gezogen) betont während des Gespräches immer wieder den dörflichen Charakter und die Tatsache, dass man weit weg ist von Zürich. Sie findet aber, dass die Kernstadt und die von dort kommenden Zugezogenen positiven Einfluss etwa auf die Baukultur haben. Konkret nennt sie die fortschrittliche Architektur einer Badeanstalt am Zürichsee. Ebenso sieht sie in der Vernetzung und Taktung des ÖV den Vorteil, dass man die Angebotsvielfalt in der Stadt nützen kann – obwohl sie der Meinung ist, dass das vorhandene Angebot in der Agglomeration ausreicht. Auch Frau Schneider bemerkt eine gewisse Anonymität, welche ihrer Meinung nach aber selbstbestimmt ist – jederzeit könnte man über das gut erhaltene Vereinswesen oder den Bauernmarkt im Zentrum Rapperswils noch funktionierende gemeinschaftliche Strukturen erleben.

Auch Frau Schneider nennt Merkmale aus mehreren Merkmalskategorien: Die gute *Erreichbarkeit* von Angeboten in der Stadt verstärkt bei ihr das Gefühl, nahe der Stadt zu leben. In der Agglomeration selbst sieht sie aber auch eine ständige Steigerung des Angebot, was den Bedarf, in die Kernstadt zu fahren, immer mehr verringert und zu einer Angleichung von Kernstadt und Agglomeration führt. Gleichzeitig sieht sie sich aber auch weit weg von den der Stadt zugeschriebenen Eigenschaften, indem sie den ländlichen, idyllischen Charakter der Agglomeration betont.

Fallgeschichte 3: Frau Müller (48, vor 35 Jahren von Wetzikon nach Hinwil gezogen, ursprünglich aus der Westschweiz) bemerkt auf Grund der neuen Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» und des damit verbundenen Einkaufs mit dem Auto eine verstärkte Anonymisierung innerhalb der Agglomeration. Darauf führt sie auch zurück, dass Zugezogene nicht integriert sind. Trotzdem spricht Frau Müller gerade dieser Gruppe eine offenere Werthaltung zu, welche zunehmend auch auf andere BewohnerInnen übergreift. Ebenso spricht Frau Müller von einem vorhandenen sozialen Netz in der Agglomeration und von einer grossen Gemeinschaft, obwohl sie wegen der besseren Verkehrsanbindung an Zürich (ÖV und MIV) gleichzeitig eine Orientierung der Menschen in Richtung Kernstadt erwähnt.

Ein dominierender Aspekt in dieser Fallgeschichte ist die *Ausstattung* und gleichzeitig deren Einfluss auf das *soziale Netz* in der Agglomeration: Einkaufszentren führen zur Anonymität und hemmen auch die Integrationsmöglichkeiten

der Zugezogenen – man kann sich aus dem Weg gehen, was durch die Nutzung des Autos noch verstärkt wird. Mit dem Zuzug von Leuten aus der Stadt kommt aber auch das liberale Gedankengut und drängt das ehemals vorherrschende konservative Denken in den Hintergrund.

Fallgeschichte 4: Auch Herr Gruber (72, in Italien geboren, in Zürich aufgewachsen und heute in Wetzikon wohnhaft) schätzt die Vielfalt und das Angebot in der Agglomeration, wozu er die nahen Grosszentren, aber auch das Angebot in Zürich zählt. Ebenso würdigt er die Tatsache, dass es in seinem Ort noch bodenständige Märkte oder die wöchentlichen Bauernmärkte gibt. Trotz der sich bietenden Vorteile von Grosszentren bedauert er das Verschwinden «der Läden ums Eck».

Das Näheverhältnis zwischen Zürich und der Agglomeration verstärkt die Bindung an die Kernstadt, bringt aber auch Verkehrsprobleme mit sich. Man läuft Gefahr, zum Durchgangsort und zur reinen Schlafstadt zu werden. Die geringe Kriminalität und somit relative Sicherheit im Ort führt Herr Gruber darauf zurück, dass hier einfach weniger Leute wohnen. Dennoch bemerkt er die steigende Anzahl an Drogenumschlagplätzen. Dieser neue und leichtere Zugang zu Drogen ist für Herrn Gruber mit den vielen Zugezogenen zu begründen, die in seiner Wahrnehmung zur zunehmenden Unpersönlichkeit und zum fehlenden Gemeinschaftsgedanken wesentlich beitragen.

Die erhöhte Mobilität und damit *Erreichbarkeit* führt für Herrn Gruber in erster Linie zur Abhängigkeit mit der Kernstadt und verhindert den Erhalt der Eigenständigkeit der Agglomeration. «Stadtgefühl» im Sinne eines *Identifikationsangebotes* kommt für ihn erst mit der Dichte und der Grösse der Bauten auf und ist für ihn in der Agglomeration (noch) nicht vorhanden. Bezüglich der *Ausstattung* bemängelt er das Verschwinden der Märkte und der «Läden ums Eck», welche er mit dem «Ländlichen» assoziiert. Auch die Veränderung der *Sozialen Netze* wird angesprochen: Anders als Frau Müller, die mit dem Zuzug von Leuten aus der Stadt eine Zunahme an Innovation und liberalem Gedankengut verbindet, schreibt Herr Gruber den Zugezogenen die vermehrte Zunahme an Unpersönlichkeit in der Agglomeration zu.

### **Nichts ist, was es ist – Kontur als Aggregation dichotom verwurzelter Bedeutungen**

Sowohl im ersten Zugang über die Bilder des Wandels wie auch in den Fallgeschichten wurde deutlich, dass von den befragten Personen häufig dieselben Merkmale genannt wurden. In weiterer Folge zeigte sich aber, dass die Bedeutung dieser Merkmale jedoch für jeden einzelnen eine andere ist: Der Markt ist einmal Symbol für sozialen Austausch mit städtischem Flair, das andere Mal für das Ländliche und Altbekannte. Das Einkaufszentrum auf der grünen Wiese wird zwar einerseits als unpersönlich und als baulicher Fremdkörper empfunden, aber andererseits begrüsst, weil es bequem und gut erreichbar ist. Siedlungswachstum und damit Zuzug bringt einerseits Innovation und liberales Gedankengut, andererseits aber auch Anonymität und führt schliesslich zu einem Verlust des Gemeinschaftsgedankens. Die gute Vernetzung und Erreichbarkeit durch die Verkehrsinfrastruktur lassen die Kernstadt mit all ihren Angeboten einerseits näher an die Agglomeration rücken, bremsen jedoch andererseits auch die Eigenständigkeit der Region.

Den Entstehungskontext solch dichotomer Bedeutungszuweisungen im Sinne eines *Einerseits-Andererseits* bzw. *Sowohl-als-auch* haben, so die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung, dort ihren Ursprung, wo sich das eigene, biographische Verhältnis zur Agglomeration verändert:

- Ältere Menschen, die schon immer in diesem Gebiet lebten und die Veränderungen durch den Ausbau der S-Bahn-Linie S5 bewusst miterlebt haben, tendieren dazu, die Pole *Früher* und *Heute* zu nennen. Charakteristisch ist dann, dass das *Früher* in der Regel positiver belegt ist als das *Heute*.
- Befragte Personen mit «Migrationshintergrund» in dem Sinne, dass sie selbst mit bestimmten Erwartungen aus anderen Gebieten im Rahmen der Siedlungsentwicklung in das Gebiet der S-Bahn-Linie S5 gezogen sind, neigen dazu, zwischen bereits angekommenen und künftigen Zuzüglern zu unterscheiden. Dabei positioniert sich die erste Gruppe eher als Alteingesessene und will sich von den künftigen Zuzüglern abgrenzen.

Neben den aufgezeigten Entstehungskontexten dichotomer Bedeutungszuweisungen von Merkmalen, lässt sich in den Aussagen eines Grossteils der befragten Personen ein übergeordnetes und durchgehendes Muster erkennen: Die «Agglomeriten» sind einerseits froh, sich «auf dem Land» zu fühlen, andererseits ist die Gewissheit wichtig, «Anschluss an die Stadt» zu haben. In dieser Position dazwischen, d.h. zwischen den dichotomen Polen «Stadt» und «Land», bedienen sich die Personen in ihrem Alltag an Elementen, die man als klassische Qualitäten der beiden Pole beschreiben würde: *Gemeinschaft, Vertrautheit und Idylle* gelten traditionell als Eigenschaften des «Landes» oder des «Dorfes», *Unpersönlichkeit, Anonymität*, aber auch *Angebotsvielfalt* als etwas klassisch Städtisches.

Diese Position, die auf beide Seiten blickt und jeweils das Beste für das eigene Leben bzw. den eigenen Moment herausholt, lässt sich mit einem Januskopf vergleichen. In den einzelnen untersuchten Geschichten wird dieser Blick auf beide Seiten jedoch nicht als Widerspruch empfunden, denn im Alltag werden diese Bipolaritäten oder Mehrfachkodierungen der Pole Stadt und Land aufgelöst. Bildlich kann man deshalb sagen, dass sich jeder Bewohner und jede Bewohnerin aus zwei bestimmten, mit klassischen Farben bestückten Paletten seine oder ihre Agglomeration immer wieder neu mischt und dadurch seine/ihre alltägliche Agglomeration macht.

Dieses Ergebnis führt zu dem Schluss, dass zur Beschreibung von Agglomeration auch (noch) keine einheitliche, eigene «Sprache» – im Sinne eindeutiger Begrifflichkeiten – existiert, wie man dies zu Beginn des Projektes auf Grund der Literatur zur «Zwischenstadt – inzwischen Stadt» hätte annehmen können. Vielmehr bedienen sich die Menschen nicht nur der aufgezeigten Merkmale, sondern verwenden die entsprechenden Begriffe aus den beiden Sprachkontexten Stadt und Land, um ihre Agglomeration zu beschreiben. In dieser dualistischen Raumbeschreibung werden arkadische Harmonievorstellungen (Corboz 2001) von dem «Leben auf dem Dorf» und «urbane Lebensweisen» verschmolzen. Es zeigt sich, dass für Agglomerationsbeschreibungen mit dem Schwerpunkt auf ihrer Erscheinungsform als Phänotyp die Aussage «Zwischenstadt – inzwischen Stadt» gelten mag (vgl. Sieverts u. a. 2005: 33). Mit Einbezug ihrer Bedeutungsgestalt zeigt sich jedoch nach wie vor das dichotom geprägte Bild des «Dazwischen»: Die Agglomeration ist, das belegt die

herausragende Bedeutung der Merkmalskategorie Natur und Landschaft in den Befragungen (siehe Kapitel 1), in hohem Mass auch Land.

### Weiterführende Fragestellungen

Die Frage nach der **Dichotomie der Bedeutungszuweisungen**, die vielen Merkmalen im Sinne eines *Einerseits-Andererseits* hinterlegt ist und ein Kippmoment oder, wie Hahn und Steinbusch es bezeichnen, eine Kippfigur der Raumwahrnehmung darstellt (vgl. Hahn, Steinbusch 2006: 80): Wie können solche Kippmomente beschrieben und erklärt werden? Wann, wie oft und unter welchem Einfluss verändern sich Bedeutungszuweisungen?

Die Frage nach dem **Sprachkontext**, der die S5-Stadt mit Begriffen aus den beiden Sprachkontexten Stadt und Land beschreibt: Gibt es Sprachelemente, die die Ebene bipolarer Beschreibung verlassen und auf eine Eigenständigkeit hinweisen? Lassen sich Hinweise finden, dass die Bedeutungsgestalt der Agglomeration sprachlich bereits aus ihr selbst heraus konstruiert wird?

### Literatur

- Bölling, L, Sieverts, T 2004, *Mitten am Rand*, 1. Aufl., Verlag Müller und Busmann, Wuppertal. (Zwischenstadt; Band 1).
- Breckner, I 2006, «Die Produktion suburbaner Räume und die Rolle räumlicher Planung». In K Selle (Hrsg.), *Praxis der Stadt- und Regionalentwicklung. Analysen, Erfahrungen, Folgerungen*, Rohn, Dortmund (Edition Stadt-Entwicklung, 2): 438–449.
- Campi, M, Bucher, F, Zardini, M 2001, *Annähernd perfekte Peripherie*, Glattalstadt, Basel.
- Corboz, A u. a. 2001, *Die Kunst, Stadt und Land zum Sprechen zu bringen*, Birkhäuser Verlag. Basel.
- Hahn, A, Steinbusch, M 2006, *Zwischen Möglichkeit und Grenze: zur Bedeutungsgestalt der Zwischenstadt*. 1. Aufl., Verlag Müller und Busmann, Wuppertal (Zwischenstadt; Band 7).
- Ipsen, D 1994, «Regionale Identität. Überlegungen zum politischen Charakter einer psychosozialen Raumkategorie», in R Lindner (Hrsg.), *Die Wiederkehr des Regionalen. Über neue Formen kultureller Identität*, Campus Verlag, Frankfurt am Main: 232–254.
- Ipsen, D 1997, *Raumbilder. Kultur und Ökonomie räumlicher Entwicklung (= Stadt, Raum und Gesellschaft, Bd. 8)*. Pfaffenweiler. Centaurus-Verlagsgesellschaft (Stadt, Raum und Gesellschaft, Band 8).
- Lindner, R 2004, *Walks on the wild side. Eine Geschichte der Stadtforschung*, Campus Verlag, Frankfurt am Main.
- Lynch, K 1960, *The image of the city*, Technology Press, Cambridge.
- Menzl, M 2007, *Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg*. Campus Verlag, Frankfurt am Main.
- Rolshoven, J 2003, «Von der Kulturraum- zur Raumkulturforschung. Theoretische Herausforderungen an eine Kultur- und Sozialwissenschaft des Alltags», in *Zeitschrift für Volkskunde* Jg.99, 2003 (2): 189–149.
- Sieverts, T u. a. 2005, *Zwischenstadt – Inzwischen Stadt?: Entdecken, Begreifen, Verändern*, 1. Aufl., Verlag Müller und Busmann, Wuppertal. (Zwischenstadt; Querschnittsband)
- Werlen, B 1995, *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen*. Steiner. Stuttgart. (Erdkundliches Wissen)
- Werlen, B 2000, *Sozialgeographie. Eine Einführung*. UTB. Bern.
- Werlen, B, Reutlinger, C 2005, «Sozialgeographie», in F Kessl, C Reutlinger, S Maurer & O Frey (Hrsg.), *Handbuch Sozialraum*. VS-Verlag, Wiesbaden: 49–66.

### Leseempfehlungen

- Bürklin, T, Peterek, M 2006, *Lokale Identitäten in der globalen Stadtregion. «Alltagsrelevante Orte» im Ballungsraum Rhein-Main*. IKO-Verl. für Interkulturelle Kommunikation, Frankfurt am Main (Wissenschaftliche Buchreihe «Stadt und Raum im globalen Kontext», Bd. 1).
- Diener, R u. a. 2006, *Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait*, Birkhäuser, Basel.
- Lynch, K 1960, *The image of the city*, Technology Press, Cambridge.
- Campi, M, Bucher, F, Zardini, M 2001, *Annähernd perfekte Peripherie. Glattalstadt/Greater Zurich Area*, Birkhäuser, Basel.
- Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) 2006, *Zukunft von Stadt und Region. Band III: Dimensionen städtischer Identität. Beiträge zum Forschungsverbund «Stadt 2030»*, Wiesbaden.
- Hahn, A, Steinbusch, M 2006, *Zwischen Möglichkeit und Grenze: zur Bedeutungsgestalt der Zwischenstadt*. 1. Aufl., Verlag Müller und Busmann, Wuppertal (Zwischenstadt; Band 7).
- Ipsen, D 1994, «Regionale Identität. Überlegungen zum politischen Charakter einer psychosozialen Raumkategorie», in R Lindner (Hrsg.), *Die Wiederkehr des Regionalen. Über neue Formen kultureller Identität*, Campus Verlag, Frankfurt/Main: 232–254.
- Menzl, M 2007, *Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg*, Campus Verlag, Frankfurt am Main.
- Sieverts, T u. a. 2005, *Zwischenstadt – Inzwischen Stadt?: Entdecken, Begreifen, Verändern* 1. Aufl., Verlag Müller und Busmann, Wuppertal. (Zwischenstadt; Querschnittsband)
- Thierstein, A u. a. 2006, *Raumentwicklung im Verborgenen. Die Entwicklung der Metropolregion Nordschweiz*, NZZ Libro, Zürich.

# Raumpolitik im Agglo-Mosaik: Politische und institutionelle Rahmenbedingungen in der S5-Stadt

LARISSA PLÜSS, DANIEL KÜBLER

*Forschende Institution*

Universität Zürich, IPZ Institut für Politikwissenschaft

*Autorin und Autor*

LARISSA PLÜSS (lic.phil.), Politologin, Assistentin am IPZ Institut für Politikwissenschaft

DANIEL KÜBLER (Prof.Dr.), Politologe, Professor am IPZ Institut für Politikwissenschaft

Abstract

Die politische Landschaft der S5-Stadt zeigt sich – wie für schweizerische Verhältnisse üblich – als kleinräumiges, fragmentiertes Mosaik aus 27 Gemeinden, die in drei Kantonen liegen. Diese engen institutionellen Grenzen führen zu politischen Spannungen und verhindern eine übergreifende politische Steuerung dieses funktionalen Raums. Der vorliegende Artikel untersucht die raumdynamischen Entwicklungen in der S5-Stadt und analysiert die Ursachen der auftretenden Steuerungsprobleme sowie mögliche Strategien zu ihrer Überwindung. Die Untersuchung erfolgt anhand statistischer Analysen von Volkszählungsdaten und Nachwahlbefragungen sowie mittels qualitativer Fallstudien von vier ausgewählten Gemeinden. Die Ergebnisse der Analyse lassen erkennen, dass Urbanisierungsprozesse sich nicht nur räumlich auswirken, sondern auch Einfluss auf die politischen Präferenzen der Bevölkerung nehmen. Diese Dynamik gestaltet sich unterschiedlich in den verschiedenen Agglomerationsräumen. Entsprechend heterogen sind die Strategien und Instrumente, die von den staatlichen Behörden zur Steuerung der Siedlungsentwicklung und des Städtebaus angewandt werden. Die starke interne Heterogenität von urbanen Räumen erschwert zudem die regionale Zusammenarbeit und macht daher effektive kantonale Interventionen notwendig.

## Einleitung

Im modernen demokratischen Rechtsstaat sind politische Institutionen immer (auch) über ein bestimmtes Gebiet definiert. Hoheitliche Funktionen, staatliches Handeln, aber auch politische Rechte und allenfalls Pflichten beziehen sich auf ein klar bezeichnetes und abgegrenztes Territorium. Es handelt sich somit um *Gebietskörperschaften*. Die Gebiete dieser Körperschaften sind jedoch keineswegs notwendigerweise deckungsgleich mit anderen Raumzusammenhängen. Dies gilt im

Speziellen für die städtischen Siedlungsgebiete. Für ihre Entwicklung sind funktional-räumliche Faktoren wichtig, wie etwa Erreichbarkeit, Erschliessung, Landangebot usw. Der urbane Raum dehnt sich ungeachtet institutioneller Grenzen aus, und städtische Siedlungsgebiete überlagern oftmals eine Vielzahl von Gemeindegrenzen, Kantonsgrenzen und sogar Landesgrenzen. Damit entsteht eine Inkongruenz zwischen funktionalem Raum und institutionellen Strukturen. Internationale Vergleiche haben gezeigt, dass in den Agglomerationen der Schweiz die Gemeindegrenzen besonders quer in der Siedlungslandschaft liegen (Hoffmann-Martinot und Sellers 2005a). Der Grund dafür liegt in der hierzulande stark verankerten Gemeindeautonomie, die umfassende Territorialreformen wie etwa Eingemeindungen erschwert haben (siehe Kübler 2006).

Auch in der S5-Stadt präsentiert sich die institutionelle Landschaft als kleinräumiges Mosaik von 27 Gemeinden, die zudem noch in drei verschiedenen Kantonen liegen. In Kombination mit den gegebenen raumdynamischen Entwicklungen in der S5-Stadt führt dieses institutionelle Mosaik zu einer Reihe von Spannungen, welche die Möglichkeiten und Fähigkeiten von staatlichen Institutionen einschränkt, den Entwicklungspfad dieses Siedlungsgebiets politisch zu steuern und anstehende Probleme effektiv anzugehen. Mit diesen Steuerungsproblemen und ihrem Hintergrund befasst sich der vorliegende Artikel. Dabei fokussieren wir im Speziellen auf Fragen der Siedlungsentwicklung und des Städtebaus.

Das methodische Vorgehen dieser Analyse kombiniert quantitative und qualitative Ansätze. Zum einen kommen Daten aus Volkszählungen, aus nationalen und kommunalen Wahlen sowie aus nationalen Befragungen im Nachgang zu den Nationalratswahlen (Wahlstudie «Selects») zur Anwendung. Zum anderen stützt sich die Analyse auf qualitative Fallstudien in den vier Gemeinden Bubikon, Dübendorf, Uster und Wetzikon. Die Datenerhebung erfolgt hier mittels einer eingehenden Dokumentenanalyse und leitfadengestützter Experteninterviews.<sup>1</sup>

## Die Ver(vor)städterung des Politischen

Strukturelle Merkmale einer Gemeinschaft wirken sich auf die politischen Ideen und Präferenzen ihrer Mitglieder aus. Diese frühe Erkenntnis der politischen Soziologie und der Wahlgeografie hat vor dem Hintergrund der global zunehmenden Verstädterung eine neue Dimension gewonnen. Der «urban way of life» (Wirth 1938) scheint sich weltweit auszudehnen: Seit 2008 leben erstmals in der Geschichte mehr Menschen in Städten als in ländlichen Gebieten (United Nations, 2008). Es ist anzunehmen, dass sich damit auch der politische Diskurs zunehmend urbanisiert, sprich: von Themen und Vorstellungen geprägt ist, die man generell mit Politik in der Grossstadt assoziiert. Neuere Untersuchungen (vgl. etwa Hoffmann-Martinot und Sellers 2005a) legen allerdings eine differenziertere Betrachtungsweise nahe. Die weltweit voranschreitende Verstädterung geschieht nicht nur in Form von grossstädtischem Wachstum, sondern ist im Wesentlichen der Suburbanisierung, also einer flächenmässigen Ausdehnung der städtischen Gebiete, geschuldet. Verstädterung im 21. Jahrhundert beruht auf der Erschliessung von neuen Siedlungsräumen, die mittels Kommunikations- und Verkehrsnetzwerken in ein bestehendes urbanes System integriert werden. Diese Suburbanisierung scheint sich jedoch nicht einheitlich, sondern in differenzierter Art und Weise auf die politischen

<sup>1</sup> Eine Liste der interviewten Personen und die benutzten Interviewleitfäden finden sich im Anhang. Insgesamt wurden sieben Interviews durchgeführt.

Denkmuster der Menschen auszuwirken. Städtische Siedlungsgebiete mögen zwar funktional zu einer grösseren raumrelevanten Einheit – einer Agglomeration – integriert sein. Raumfunktionale Spezialisierung und soziale Segregation führen jedoch zu einer hohen internen Heterogenität des städtischen Siedlungsgebiets. Vorstadt ist nicht gleich Vorstadt; je nachdem wo die Menschen wohnen, wird ihr Alltag von urbanen Problemen unterschiedlicher Art geprägt. Es liegt auf der Hand, dass sich die Spezifika des jeweiligen Lebensumfelds auf die politischen Haltungen und Einstellungen der Menschen auswirken. In demokratischen Systemen werden individuelle Präferenzen in politischen Institutionen aggregiert. Somit ist zu erwarten, dass sich die räumliche Differenzierung der Lebenswelten politisch auf der Ebene der Gebietskörperschaften widerspiegelt. Sellers und Kübler (2009) nennen diesen Mechanismus die *Vervorstädterung des Politischen* («the metropolitanization of politics»). Sie ist auch in der S5-Stadt am Werk.

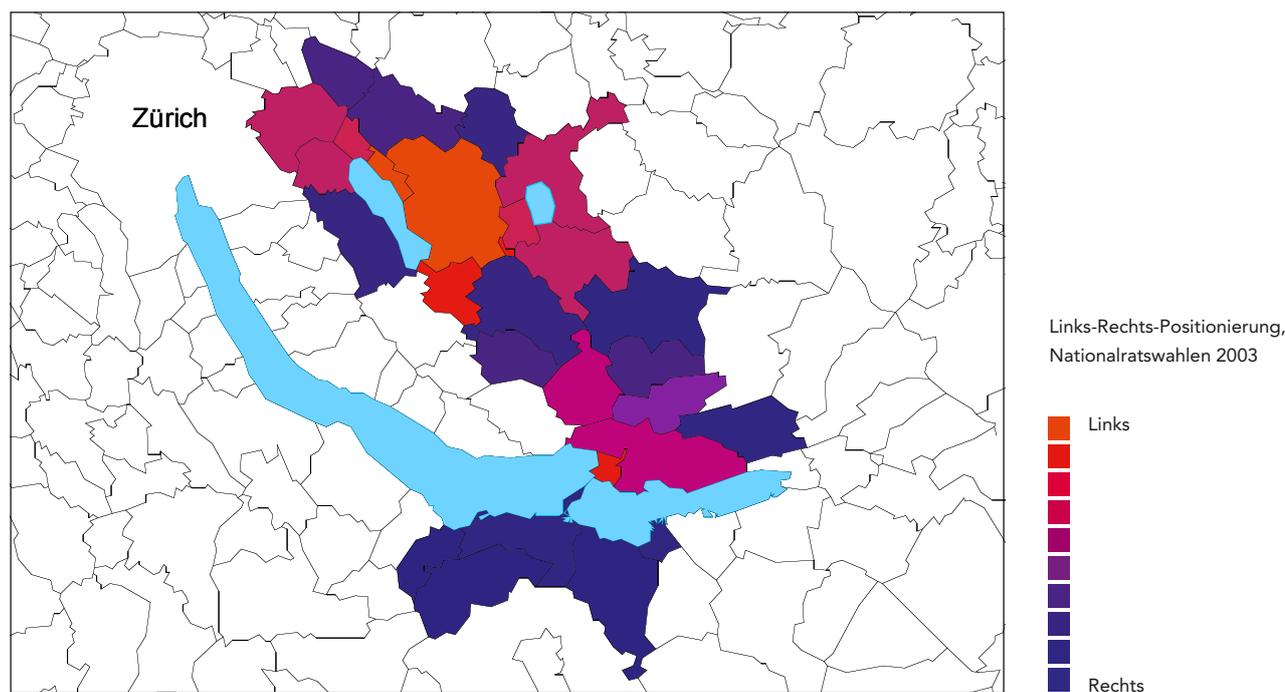
### Raumdynamik und Links-Rechts-Positionierung der Gemeinden in der S5-Stadt

Die Positionierung auf der Links-Rechts-Achse ist heute mit Abstand die zuverlässigste und am besten verfügbare Masszahl für politische Präferenzen. Anhand der auf kommunaler Ebene gemessenen Parteistärken in sechs Nationalratswahlen zwischen 1979 und 2003 können alle Gemeinden der S5-Stadt auf dieser Achse positioniert werden.<sup>2</sup>

Durchschnittlich sind die 27 Gemeinden der S5-Stadt zwar ziemlich genau in der Mitte dieser Links-Rechts-Achse positioniert. Es gibt dennoch klare Unterschiede zwischen den einzelnen Gemeinden (siehe Abbildung 1). Im Zeitvergleich zeigt sich zudem, dass diese Unterschiede grösser geworden sind: Die Streuung der Gemeindepositionen auf der Links-Rechts-Achse hat über den Beobachtungszeitraum zugenommen.<sup>3</sup> Die politischen Unterschiede zwischen den S5-Stadt-Gemeinden haben sich seit Beginn der 1980er-Jahre also akzentuiert.

<sup>2</sup> Das Vorgehen folgt der von Gross und Siegelmann (1984) beschriebenen Methode zur Berechnung des *ideological center of gravity* eines Parteiensystems. Zunächst wurden aufgrund der Selects Nachbefragungen zu den Nationalratswahlen die durchschnittliche Links-Rechts-Selbsteinschätzung der WählerInnen für jede Partei errechnet. Dieser Wert wurde mit dem prozentualen Wähleranteil, den die jeweilige Partei in einer Nationalratswahl auf Gemeindeebene erzielt hat, multipliziert. Die einzelnen Parteienwerte wurden dann zu einem Gesamtwert addiert. Dieser bildet somit das ideologische Gravitätszentrum einer Gemeinde ab.

<sup>3</sup> Dies belegt die zunehmende Standardabweichung der Gemeindepositionen auf der Links-Rechts-Achse, die sich im Laufe der Zeit mehr als verdoppelt hat (von 0.12 bei den Nationalratswahlen 1979 auf 0.28 bei den Wahlen 2003).



1 Position der S5-Stadt-Gemeinden auf der Links-Rechts-Achse, 2003.

Die Unterschiede in der Links-Rechts-Positionierung der einzelnen Gemeinden stehen in engem Zusammenhang mit raumdynamischen Entwicklungen. Mit zwei Ausnahmen hatten alle S5-Stadt-Gemeinden im Zeitraum 1980 bis 2000 ein mehr oder weniger stark ausgeprägtes Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Die Wachstumsmodelle waren jedoch unterschiedlich. In der Mehrheit der Gemeinden spiegelt dieses Wachstum vor allem die Sub- und Periurbanisierungsprozesse, die im städtischen Siedlungsgebiet der Schweiz in den letzten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts dominierten (Schuler 1999). Das Bevölkerungswachstum fand schwergewichtig in jenen Gemeinden statt, die weniger dicht besiedelt waren, und geschah vor allem durch die Erschliessung neuer Siedlungsflächen. Aber auch dichter besiedelte Gemeinden (wie etwa Dübendorf, Uster oder Lachen) sind ebenfalls gewachsen, wodurch sich ihre Siedlungsstruktur weiter verdichtete, die soziale Durchmischung stieg und die Gemeinden einen städtischen Charakter anzunehmen begannen.

Gemeinde	Wohnbevölkerung 2000	Wachstumsrate der Wohnbevölkerung, 1980–2000	Bevölkerungsdichte in Einwohnern pro ha (Mittelwert der Jahre 1980, 1990, 2000)	Anteil Wohneigentümer an Wohnbevölkerung (Mittelwert der Jahre 1980, 1990 und 2000)	Position auf der Links-Rechts-Achse (0 ganz links, 10 ganz rechts), Nationalratswahlen 2003
Altendorf	4638	61%	1.84	18%	5.8978
Bubikon	5424	51%	3.93	18%	5.3051
Dübendorf	22216	7%	15.64	8%	5.2616
Dürnten	6082	23%	5.41	17%	5.4245
Eschenbach (SG)	5083	39%	3.32	17%	5.7645
Fällanden	6423	3%	9.97	16%	5.2205
Fehraltorf	4687	89%	3.94	14%	5.4482
Feusisberg	3779	34%	1.86	17%	5.8730
Freienbach	13055	32%	8.28	12%	5.8248
Gossau (ZH)	8685	40%	4.02	17%	5.4640
Grüningen	3092	42%	3.06	17%	5.4219
Greifensee	5242	-3%	23.31	8%	4.9972
Hinwil	9157	21%	3.75	16%	5.4847
Jona	16947	39%	7.24	13%	5.3271
Lachen (SZ)	6272	17%	24.05	13%	5.8007
Mönchaltorf	3183	11%	4.17	20%	5.1344
Maur	8677	39%	4.93	19%	5.5086
Pfäffikon (ZH)	9592	15%	4.61	12%	5.3037
Rüti (ZH)	10804	16%	10.10	12%	5.3726
Rapperswil (SG)	7421	-5%	43.51	7%	5.0330
Schwerzenbach	4256	51%	13.52	9%	5.1884
Seegräben	1279	14%	3.11	15%	5.1740
Uster	28571	21%	9.04	10%	5.0506
Volketswil	14070	40%	8.68	10%	5.5148
Wangen-Brüttisellen	5978	72%	5.98	14%	5.5183
Wetzikon (ZH)	18129	14%	10.07	10%	5.2888
Wollerau	6074	57%	7.86	18%	5.9626
Mittelwert	8845	31%	9.08	14%	5.4284

**Tabelle 1:** Raumdynamische Entwicklungen und Links-Rechts-Positionierung der 27 S5-Stadt-Gemeinden. Quellen: Volkszählungen 1980, 1990, 2000; Resultate der Nationalratswahlen 2003, Selects Nachwahlbefragung.

Diese Entwicklungsdynamik hat aber nicht nur die Siedlungsstruktur und somit die Lebenswelt in diesen Gemeinden stark verändert, sondern sich offenbar auch auf die politischen Einstellungen ihrer Bewohner ausgewirkt. Gemeinden, in denen das Wachstum vor allem sub- oder periurbane<sup>4</sup> Züge annahm (sprich: Neubauten auf der grünen Wiese), sind heute weiter rechts auf der politischen Skala positioniert. Diejenigen Gemeinden, wo das Wachstum die urbane Prägung verstärkte (sprich: Verdichtung bestehender Siedlungsflächen), sind heute weiter links auf der politischen Skala positioniert.

<sup>4</sup> Diese Unterscheidung zwischen sub- und periurbanen Gemeinden stützt sich auf Joye et al. (1988).

So bestätigen sich für die S5-Stadt Erkenntnisse aus anderen internationalen Untersuchungen (Hoffmann-Martinot und Sellers 2005b): Weil das Wachstum des städtischen Siedlungsgebiets vor allem durch Sub- und Periurbanisierung geschieht, geht deshalb eine Stärkung der (rechts)bürgerlichen Positionen im politischen Spektrum einher. Die Erklärung dafür liegt hauptsächlich in den sich verändernden Wohneigentumsmustern. Sub- und periurbanes Wachstum beruht in grossem Mass auf dem Erstellen von privat finanziertem Wohnraum, der von gewinnorientierten Investoren verkauft wird – und nicht vermietet. Dadurch steigt in diesen Gemeinden der Anteil Personen mit selbstgenutztem Wohneigentum. Deren Interessen werden in den westlichen Demokratien in erster Linie von den bürgerlichen Parteien vertreten, weswegen diese – und nicht die Linken – Zulauf erhalten. Das alte Argument vom Wohneigentum als Bollwerk gegen den Sozialismus hat, auch in der S5-Stadt, nichts von seiner Aktualität verloren.

#### **Staatliches Handeln unter Bedingungen (vor)städtischen Wachstums**

Die unterschiedlichen Wachstumsmuster im städtischen Siedlungsgebiet führen somit zu einer zunehmenden räumlichen Differenzierung der Wählerpräferenzen. Aufgrund der Kleinräumigkeit der Gebietskörperschaften in der S5-Stadt sind diese politikräumlichen Differenzen auch relativ gemeindescharf getrennt. Es ist daher davon auszugehen, dass sich die unterschiedlichen Wählerpräferenzen auch auf die politische Zusammensetzung der Gemeindebehörden auswirken und – je nach Wachstumsmuster – zu unterschiedlichen Mehrheitsverhältnissen zwischen links und rechts führen.

Hinsichtlich der hier interessierenden Frage nach der politischen Steuerung von Siedlungsentwicklung und Städtebau ist dies eine wichtige grundlegende Feststellung. Denn die unterschiedlichen Handlungsoptionen in diesem Feld sind stark an linke bzw. rechte Positionen angelehnt. Konkret geht es um die Rolle des Staates und um hoheitliche Eingriffe in die Entscheidungsfreiheit von Grundbesitzern und Investoren auf dem Immobilien- und Baumarkt. Linke Positionen definieren sich über eine Präferenz für (weit reichende) staatliche Eingriffe, währenddem rechte Positionen die Freiheit der Marktteilnehmer in den Vordergrund stellen. In Gemeinden, die durch sub- und periurbane Wachstumsmuster geprägt sind und deren Behörden sich tendenziell rechts im politischen Spektrum positionieren, ist daher eher eine *Laisser-faire*-Haltung zu erwarten. Demgegenüber sind positive Haltungen gegenüber regulativen staatlichen Eingriffen hinsichtlich Siedlungsentwicklung und Städtebau eher in Gemeinden zu erwarten, deren Wachstumsprozess zu einer städtischeren Prägung geführt hat und deren Behörden eher links einzuordnen sind.

## Kommunale Steuerung der Siedlungsentwicklung

Dass diese Annahmen für die S5-Stadt zutreffen, werden wir im Folgenden anhand des unterschiedlichen Gebrauchs von bestehenden raumplanerischen Instrumenten auf Gemeindeebene zeigen. Die Analyse beruht auf vertieften Fallstudien der vier Gemeinden Uster, Dübendorf, Wetzikon und Bubikon, die sich sowohl hinsichtlich der Wachstumsmuster als auch bezüglich ihrer Positionierung auf der Links-Rechts-Achse unterscheiden (vgl. Tabelle 1). Auf dem Kontinuum der raumdynamisch-politischen Entwicklungsmuster sind die Gegensätze am grössten zwischen Uster (Regionalzentrum mit städtisch geprägtem Wachstum, Verschiebung der politischen Präferenzen nach links) und Bubikon (periurban geprägtes Wachstum, Verschiebung der politischen Präferenzen nach rechts). Dazwischen liegen Dübendorf (suburban und weniger rechts) und Wetzikon (eher urban, aber stärker rechts).

### Siedlungsentwicklung und kommunale Steuerungsinstrumente

Aufgrund der baurechtlichen Voraussetzungen und der bestehenden Grundeigentumsverhältnisse in der Schweiz werden die raumplanerischen Einflussmöglichkeiten der kommunalen Baubehörden oft als begrenzt empfunden. Will eine Gemeinde aber die Siedlungsentwicklung aktiv lenken, hat sie dennoch verschiedene Instrumente zur Hand. Dazu zählen Leitbilder und Konzepte, Vorschriften in der kommunalen Bauordnung, Bestimmungen im kommunalen Bauzonenplan, Konkurrenzverfahren wie Wettbewerbe und Testplanungen sowie Beratungen für Grundeigentümer und Investoren (RZU 2008). Offen bleiben aber dabei die Fragen, ob, wann und weshalb eine Gemeinde Gebrauch von ihrem Instrumentarium macht.

Grundsätzlich können Gemeinden die Siedlungsentwicklung sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht beeinflussen. Die *quantitative Steuerung* bezieht sich auf die Förderung der Verdichtung nach innen – eine der zentralen Forderungen der Raumplanung angesichts der bundesrätlichen Nachhaltigkeitsstrategie (Schweizerischer Bundesrat 2008: 19–20). Die Verdichtung nach innen konkretisiert den verfassungsrechtlichen Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung<sup>5</sup> und dient unterschiedlichen raumplanerischen Zielen. So soll unter anderem der ständig wachsende Flächenanspruch gesenkt, die Besiedlung auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet und die Bereitstellung der nötigen Infrastruktur möglichst effizient gestaltet werden. Die *qualitative Steuerung* der Siedlungsentwicklung hingegen meint die Steigerung der städtebaulichen Qualität. Darunter wird die Erstellung und Aufwertung von Gebäuden und Siedlungen unter architektonischen und gestalterischen Gesichtspunkten verstanden. Eine verstärkte Verdichtung nach innen sollte beispielsweise stets begleitet werden von der Schaffung von ausreichend attraktivem öffentlichem Raum, wie Parks, Grünräumen, Plätzen und Spielplätzen (Bassand et al. 2001). Im Zuge der Agglomerationsbildung muss städtebaulichen Qualitätsansprüchen in den vormals ländlichen Gemeinden viel Gewicht beigemessen werden, damit diese Gebiete nicht zu einem «Siedlungsbrei» verkommen. Die Erkenntnis, dass nicht nur die Kernstadt, sondern auch der peri- und der suburbane Raum eines Gestaltungsanspruchs bedürfen, ist allerdings erst in den letzten Jahren in den Fokus wissenschaftlicher Forschung gerückt. Mit der Veröffentlichung von Thomas Sieverts' «Zwischenstadt» im Jahre

<sup>5</sup> Art. 75 Abs. 1 BV.

1997 entstanden erstmals eine breite wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der räumlichen Durchdringung von Stadt und Land sowie eine anhaltende Diskussion zu städtebaulichen Gestaltungsstrategien für den Agglomerationsraum jenseits der Kernstadt (Brandl et al. 2007: 44).

### **Kommunale Steuerung der städtebaulichen Qualität**

Die Fallstudien zeigen, dass aktiver Städtebau nur in den urbanen Gemeinden stattfindet – in den dichter besiedelten Städten Uster und Dübendorf sowie neuerdings auch in der Stadt Wetzikon. In der weniger dicht besiedelten, ländlicheren Gemeinde Bubikon hingegen wird kein kommunaler Städtebau betrieben. Grundsätzlich ist festzustellen, dass mit einem höheren Urbanitätsgrad effektivere Steuerungsinstrumente zur Anwendung gelangen. So finden Konkurrenzverfahren, wie Architekturwettbewerbe und Testplanungen, nur in grossen, urbanen Gemeinden wie Uster statt. In allen drei städtisch geprägten Gemeinden werden oftmals Masterpläne zur Festlegung der verkehrlichen, siedlungsplanerischen und städtebaulichen Entwicklungslinien eines bestimmten Gebietes eingesetzt. «Niederschwelligere» Instrumente, wie die Erarbeitung eines Gestaltungsplans oder die Anpassung von Vorschriften in der kommunalen Bauordnung, kommen hingegen in allen untersuchten Gemeinden zur Anwendung. In den weniger dicht besiedelten, durch periurbane Wachstumsmuster geprägten Gemeinden werden beispielsweise Architekturwettbewerbe nur auf freiwilliger Basis und finanziert durch private Investoren durchgeführt.

Es ist aber nicht nur der Urbanitätsgrad, der das Ausmass und die Art und Weise der städtebaulichen Aktivitäten erklären kann. Der Gebrauch der planerischen Instrumente ist vielmehr durch ein lokalspezifisches Zusammenspiel von politischen, institutionellen und räumlich-strukturellen Faktoren zu erklären. Variablen wie der Urbanitätsgrad, die bereits bestehende Dichte, die politischen Präferenzen der BürgerInnen, die politischen Institutionen, der vorhandene Problemdruck sowie das Engagement von Einzelpersonen wirken aufeinander ein und ergeben eine spezifische Mischung, einen lokalen Erklärungsrahmen, der die Präferenzen, das staatliche Handeln und den Gebrauch von planerischen Instrumenten in den S5-Stadt-Gemeinden strukturiert. Es handelt sich dabei um einen dynamischen Prozess, in dem sich die einzelnen Faktoren gegenseitig beeinflussen und verstärken können.

Diese lokalspezifische Mischung erklärt den mehr oder weniger grossen Planungsanspruch der staatlichen Behörden, das Ausmass der Bereitstellung von Ressourcen für die Raumentwicklung, das Verständnis von lokaler Autonomie sowie die Einstellung zu staatlichen Interventionen im Bereich des Städtebaus. Die Fallstudien zeigen, dass ein hoher Urbanitätsgrad mit hoher Dichte sowie eher linksorientierte politische Präferenzen der Bevölkerung mit einer aktiven Steuerung der städtebaulichen Qualität einhergehen. Zudem korrelieren auch die Existenz eines Gemeindeparklaments, ein starkes Engagement von Schlüsselakteuren sowie ein steigender Problemdruck mit einer aktiveren Steuerungsrolle der Gemeindebehörden. So garantiert beispielsweise die Existenz eines Parlaments eine gewisse Konstanz und damit eine höhere Planungssicherheit als eine Gemeindeversammlung. In der Stadt Uster, wo die meisten dieser Kriterien erfüllt sind, wird in der

Folge die räumliche Entwicklung stark vorausschauend geplant. Die Stadtplaner von Uster verstehen sich als Raumentwickler, die die räumliche Entwicklung beeinflussen und bis zu einem gewissen Grad auch steuern wollen. Uster handelt im Gegensatz zu den meisten anderen Gemeinden proaktiv, geht von sich aus auf potentielle Investoren zu und sucht das Gespräch. Dabei wurde auch schon öffentliches Geld in private Bauprojekte investiert – geknüpft an die Bedingung der Durchführung eines Architekturwettbewerbs.

Dass das Wachstumsmuster der Siedlungsentwicklung über die Veränderung der politischen Präferenzen sich auf die kommunale Steuerung der Siedlungsentwicklung auswirkt, zeigt sich sehr schön am Beispiel von Wetzikon. Die Stadt Wetzikon als regionales Zentrum des Zürcher Oberlandes kann über die letzten Jahre ein starkes Bevölkerungswachstum aufweisen und verfügt nun über eine vergleichsweise hohe Wohndichte. Zur effektiveren Lenkung der räumlichen Entwicklung wurde daraufhin im Frühling 2006 die Stelle eines Stadtplaners geschaffen. Seit diesem wichtigen Wendepunkt taucht der Begriff des Städtebaus regelmässig in städtischen und privaten Bauprojekten auf.

### **Kommunale Steuerung der Verdichtung nach innen**

Nach innen verdichtet wird in der S5-Stadt meistens über eine Umnutzung alter Fabrikareale oder eine zusätzliche Nutzung von Dachgeschossen. Die Verdichtung bleibt aber in allen Gemeinden auf wenige Projekte beschränkt – sie wird nirgends als flächendeckende Strategie betrieben. In zahlreichen kommunalen Leitbildern und Legislaturzielen ist zwar die innere Verdichtung als wichtige Leitlinie erwähnt, eine Umsetzung ist allerdings oftmals nicht sichtbar. So werden in allen untersuchten Gemeinden die Siedlungsränder bebaut, abgelegene Weiler weiter ausgedehnt und die kommunalen Reservezonen besiedelt. Die interviewten Gemeindevertreter wissen um die Notwendigkeit einer verdichteten Entwicklung und zeigen sich auch einverstanden mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit. In ihrer eigenen Gemeinde gewichten sie aber die Aussichten auf Wachstum höher und nehmen damit auch eine stärkere Zersiedelung in Kauf. So äusserte sich ein befragter Gemeinderat wie folgt:

*«Innere Verdichtung ist nicht per se gut, sondern hat auch negative, hässliche Seiten. Uns ist es jetzt schon zu dicht.»*

Ein befragter Planer brachte die Wachstumsstrategie seiner Gemeinde noch klarer auf den Punkt:

*«Die grösste Entwicklung wird in nächster Zeit auf der grünen Wiese passieren.»*

Wie die Steuerung des Städtebaus kann auch die kommunale Steuerung der Verdichtung nach innen durch die lokalspezifische Mischung von verschiedenen Faktoren erklärt werden. Als wichtige Variablen zeigen sich auch hier das Wachstumsmuster (urban oder sub- bzw. periurban geprägt), die bereits bestehende Bevölkerungsdichte, die politischen Präferenzen sowie der Wille und das Engagement von wichtigen Einzelpersonen. Eine Rahmenbedingung scheint aber im Vergleich zu den anderen Faktoren äusserst relevant: der bestehende Problemdruck.

Weniger verdichtete Siedlungen werden in allen untersuchten S5-Stadt-Gemeinden als Standortvorteil wahrgenommen. In weniger urbanen Gemeinden soll der als ländlich wahrgenommene Charakter des Gebietes beibehalten werden, in städtischeren Orten soll nicht noch stärker verdichtet werden. Erst mit einer Erhöhung des Problemdrucks – in Form einer untragbaren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs – werden sich diese Ansichten der Gemeinden ändern. Der Verkehrs- und Siedlungsdruck ist in der S5-Stadt allerdings noch zu schwach ausgeprägt, um ein kommunales Umdenken auf breiter Front zu bewirken.

Es scheint daher, dass die S5-Stadt-Gemeinden den anhaltenden Zersiedlungsprozess erst abbremsen werden, wenn sich die bestehenden Standortvorteile zu entwerten beginnen. Erst wenn die Kosten dieses fortwährenden Flächenwachstums ihren Grenzwert erreicht haben, wird sich eine engagiertere Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele einstellen. Offen bleibt dabei die Frage, ob die Zersiedelung tatsächlich erst bis zum Äussersten getrieben werden muss, bevor in den Gemeinden eine stärkere Verdichtung nach innen forciert wird.

### **Mehrebenen-Steuerung der Siedlungsentwicklung**

Die S5-Stadt stellt ein funktional zusammenhängendes Siedlungsgebiet dar, das sich über eine Vielzahl von verschiedenen Gemeinden erstreckt. Dies hat zu einem hohen Grad an «Politikverflechtung» (Scharpf 1978) geführt. Gemäss Serdült und Schenkel (2006: 555) ist mit Politikverflechtung «die organisatorisch aufgeteilte, aber materiell auf vielfältige Weise ineinander greifende Planung, Finanzierung und Durchführung von Aufgaben durch den Bund, die Kantone und die Gemeinden gemeint». Hinsichtlich siedlungs- und verkehrsplanerischer Belange ist insbesondere in zusammenhängenden urbanen Räumen ein hohes Mass an Politikverflechtung vorhanden, um die komplexen Aufgaben bewältigen zu können.

Der Politikbereich der Raumplanung liegt grundsätzlich in kantonalen Händen. Der Bund legt zwar die Grundsätze der Raumplanung und die strategischen Leitlinien fest, das wichtigste Instrument der Raumplanung ist aber der kantonale Richtplan. In der Richtplanung werden die zukünftige Entwicklung des Kantons festgelegt und Aussagen zur Siedlungsentwicklung, zur Landschaftspflege, zur erforderlichen Infrastruktur und zur Ausstattung mit öffentlichen Einrichtungen gemacht (Haller und Karlen 1999: 59–60). Während sich der Richtplan auf die Wahrnehmung der überörtlichen Interessen beschränkt, legt der kommunale Nutzungsplan die lokale Nutzungsordnung parzellenscharf fest. Diese kommunalen Nutzungspläne müssen von den kantonalen Behörden genehmigt werden, wobei insbesondere auf die Übereinstimmung mit den Anordnungen des Richtplans geachtet wird. Damit die Gemeinden aber ihre Zonenpläne innerhalb von funktionalen Räumen laufend aufeinander abstimmen, bestehen in den meisten Schweizer Kantonen Regionalplanungsverbände, welche die überörtlichen Aufgaben der Raumplanung koordinieren und die Mitgliedgemeinden in ihrer Arbeit unterstützen. Die Organisationsform und die Aufgabenwahrnehmung dieser Regionalplanungsgruppen sind aber je nach Kanton sehr unterschiedlich ausgestaltet. Im Kanton Zürich ist diese Art der horizontalen Verflechtung vergleichsweise stark ausgebaut. So verpflichtet das kantonale Planungs- und Baugesetz<sup>6</sup> die Gemeinden zur Kooperation in Zweckverbänden. Diese regionalen Planungsverbände sind als

<sup>6</sup> Siehe §12 und §13, Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz, PBG) des Kantons Zürich vom 7. September 1975.

öffentlich-rechtliche Körperschaften etabliert und sollen die Grundlagen und Ziele der räumlichen Entwicklung ihres Gebietes erarbeiten.

Die Auswirkungen der Mehrebenen-Verflechtung, in die alle S5-Stadt-Gemeinden eingebunden sind, werden im Folgenden wiederum exemplarisch in den vier Gemeinden Bubikon, Dübendorf, Uster und Wetzikon untersucht. Es sollen dabei die Mechanismen der überlokalen Zusammenarbeit dargestellt und ihre Auswirkungen auf die kommunale Siedlungsentwicklung abgeklärt werden. Unterschieden wird zwischen einer horizontalen und einer vertikalen Abstimmung der Siedlungsentwicklung – horizontal im Rahmen regionaler Planungsverbände und vertikal zwischen Kanton und Gemeinden.

### **Regionale Steuerung der Siedlungsentwicklung**

Die vier untersuchten S5-Stadt-Gemeinden sind in zwei unterschiedliche Regionalplanungsverbände eingebunden – Bubikon, Uster und Wetzikon zählen zur Planungsgruppe Zürcher Oberland (PZO), während Dübendorf der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) angehört. Die Auswertung der Interviews mit Vertretern der beiden Regionalplanungsgruppen und der involvierten Gemeinden zeigt dabei grosse Unterschiede in der regionalen Steuerung der Siedlungsentwicklung auf.

Die ZPG profitiert von einem relativ hohen Siedlungs- und Verkehrsdruck im Glattal – ausgelöst unter anderem durch den geplanten Bau der Glattalbahn – und von der starken Homogenität ihrer Mitgliedergemeinden. Das Planungsgebiet der ZPG ist ein zusammenhängendes urbanes Gebiet – die Aufgaben und Problemstellungen ähneln sich in allen beteiligten Gemeinden. Der vergleichsweise hohe Problemdruck und die homogenen kommunalen Interessenlagen ermöglichten im Sommer 2005 eine entscheidende Revision der Verbandsordnung. Die Neuerungen umfassten die obligatorische Delegation des für die raumplanerischen Belange zuständigen Exekutivmitglieds in die Verbandsversammlung, die Lenkung des Verbands durch eine fünfköpfige Geschäftsleitung sowie den Beschluss des regionalen Richtplans mit einem einfachen Mehrheitsentscheid. Diese Anpassungen führten zu einer markanten Stärkung der Region gegen innen, aber auch gegenüber dem Kanton. Die ZPG produziert seither Leitlinien, welche die zukünftige räumliche und wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets skizzieren. Sie kann die Gemeinden zwar nicht zwingen, den regionalen Entwicklungsvorgaben entsprechend zu handeln. Die durchgeführten Fallstudien zeigen aber, dass die meisten Gemeinden die Empfehlungen der Planungsgruppe ernst nehmen und ihre kommunale Planung auf die regionalen Richtlinien abstimmen.

Die PZO hingegen sieht sich mit unterschiedlichen kommunalen Interessenlagen und äusserst heterogenen räumlichen Strukturen konfrontiert. Das Zürcher Oberland ist nämlich in sehr verschiedenartige Gebiete gegliedert. Im Osten liegen die Berggemeinden des Tösstals, der Süden orientiert sich Richtung Rapperswil und Agglomeration Obersee, im Kern liegen die regionalen Zentren Wetzikon und Pfäffikon, und die im Westen liegende Stadt Uster fühlt sich dem Oberland nicht richtig zugehörig, sondern eher der Stadt Zürich und dem Glattal verbunden. Aufgrund dieser heterogenen Ausgangslage erschien es bis vor kurzem nicht möglich, gemeinsame regionale Leitlinien zu verfolgen und die Planungsgruppe über eine Revision der Verbandsordnung zu stärken. So waren beispielsweise die Verbands-

gemeinden bisher nicht verpflichtet, ihren Bauvorstand an die Delegiertenversammlung zu schicken, sondern konnten unter anderem auch nicht gewählte Gemeindevertreter delegieren. Diese Regelung kann teilweise erklären, weshalb die PZO ein eher schwaches Gremium darstellt, deren siedlungsplanerische Empfehlungen von den Gemeinden oftmals nicht umgesetzt werden. Die unterschiedlichen Zürcher Oberländer Gemeinden fühlen sich durch ihren Planungsverband nicht vertreten.

Im Sommer 2008 entschieden sich die Delegierten aber für eine engere interkommunale Zusammenarbeit und die Umwandlung der PZO in einen Mehrzweckverband «Region Zürcher Oberland» (RZO). Den Anstoss dazu gab ein kantonales Pilotprojekt einer Interkommunalkonferenz,<sup>7</sup> das eine demokratischere und effizientere Gemeindekooperation vorsah, aber an den Widerständen in den Gemeinden scheiterte. Im Unterschied zur Interkommunalkonferenz beruht der geplante Mehrzweckverband auf Freiwilligkeit. Die Beitrittsabstimmung muss in jeder einzelnen Verbandsgemeinde durchgeführt werden, damit die kommunalen Interessen nicht überstimmt werden können. Neben der regionalen Koordination der Nutzungsplanungen ist zudem die Etablierung freiwilliger Teilkonferenzen in anderen Politikbereichen möglich. Um eine politikfeldübergreifende regionale Zusammenarbeit zu gewährleisten, nehmen alle GemeindepräsidentInnen der Verbandsgemeinden im Vorstand Einsitz. Im Juli 2009 hat nun die Stadt Uster als letzte Gemeinde den neuen Statuten zugestimmt. Der neue Zweckverband RZO wird im Sommer 2010 – unter dem Vorbehalt der Genehmigung der Statuten durch den Regierungsrat – die bisherige RZO ersetzen. Weitere Teilkonferenzen neben der Regionalplanung haben sich bisher nicht konkretisiert – erste Gespräche werden mit der regionalen Wirtschaftsförderung und der Tourismusregion Zürcher Oberland geführt. Ob der neue Verband in der Lage ist, raumplanerische Grundsatzdiskussionen zu führen und Schwerpunkte in der regionalen Siedlungsentwicklung zu setzen, wird sich erst in den nächsten Jahren zeigen.

<sup>7</sup> Die Interkommunalkonferenz entspricht dem Modell der Agglomerationskonferenz, das von der Tripartiten Agglomerationskonferenz – einer gemeinsamen Plattform von Bund, Kantonen sowie Städten und Gemeinden – erarbeitet wurde.

Die Unterschiede in der regionalen Steuerung im Rahmen der beiden Planungsverbände finden allerdings keinen entsprechenden Niederschlag in den kommunalen Planungspraktiken. Die durchgeführten Fallstudien zeigen, dass sich die Gemeinden in der Steuerung ihrer Siedlungsentwicklung generell nicht von den Regionalplanungsgruppen anleiten lassen wollen. Die regionale Zusammenarbeit in Planungsverbänden scheint keinen entscheidenden Einfluss auf die räumliche Entwicklung in den S5-Stadt-Gemeinden zu nehmen. Im Gebiet der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) werden die kommunalen Planungen zwar zu einem gewissen Grad auf die regionalen Leitlinien abgestimmt. Die Planungsgruppe Zürcher Oberland (PZO) stellt in ihrer jetzigen Form hingegen ein schwaches Gremium dar und wird von den beteiligten Gemeinden mehrheitlich als irrelevant wahrgenommen.

Den Regionalplanungsverbänden der S5-Stadt, deren Aufgabe in der Förderung einer geordneten räumlichen Entwicklung liegt, scheint es also nicht zu gelingen, die innere Verdichtung und die städtebauliche Qualität in ihren Verbandsgemeinden zu fördern. Die S5-Stadt-Gemeinden verwehren sich gegen Eingriffe in ihre kommunalen Planungen – die eigene räumliche Entwicklung wollen sie selbst bestimmen.

## Kantonale Steuerung der Siedlungsentwicklung

Die Schweizer Kantone steuern die Siedlungsentwicklung mittels des kantonalen Richtplans. An diesen Leitlinien muss sich die Planung auf kommunaler Ebene orientieren. Zudem werden die kommunalen Nutzungsplanungen stets bezüglich der Übereinstimmung mit der Richtplanung überprüft. Innerhalb dieses Rahmens verfügen die Gemeinden aber über eine relativ hohe Autonomie in der Planung und Gestaltung der räumlichen Entwicklung. Zu ihren Kompetenzen zählen insbesondere die Abgrenzung des Baugebiets vom Nichtbaugebiet und die Festsetzung der konkreten baulichen Nutzung in den Bauzonen (VLP 2004: 2).

Die raumplanerischen Vorgaben des Kantons Zürich zielen auf eine nachhaltige kommunale Siedlungsentwicklung – mittels der Instrumente einer stärkeren Verdichtung nach innen und einer konsequenteren Ausrichtung der räumlichen Entwicklung auf den öffentlichen Verkehr. Paradoxe Weise wirken aber einige Empfehlungen und Regelungen des Kantons kontradiktorisch. Durch eine falsche Anreizsetzung erzeugen sie unerwünschte Verhaltensweisen in den Gemeinden und fördern die Zersiedelung. Aktuelle Beispiele hierfür sind die Neuzuteilung des Bauentwicklungsgebiets und die Bewilligung verkehrsintensiver Einrichtungen.

Im Rahmen der aktuellen Gesamtüberprüfung des Richtplans, welche gemäss dem Raumplanungsgesetz des Bundes alle zehn Jahre fällig ist, will der Kanton Zürich in Zukunft auf «Siedlungsgebiet auf Vorrat» verzichten. Das heutige Bauentwicklungsgebiet, das für eine Besiedlung zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen ist, soll entweder dem Siedlungs- oder dem Landwirtschaftsgebiet zugeteilt werden (Regierungsrat Kanton Zürich 2009: 18). Die Zuteilung wird dabei nach Kriterien wie der Erschliessung und der Lage der Parzelle sowie der bereits getätigten Aufwendungen der Gemeinde erfolgen. Diese Beurteilungskriterien entsprechen zwar den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung, setzen auf kommunaler Ebene aber falsche Anreize. In Antizipation der Neuzuteilung dieses Bauentwicklungsgebiets reagieren nun die Zürcher Gemeinden mit verschiedenen Massnahmen, um ihre heutigen Reservezonen in Siedlungsgebiet umwandeln zu können. In zahlreichen Ortschaften werden die Bauentwicklungszonen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen oder in einen grösseren Masterplan integriert, um sich hinsichtlich des anstehenden kantonalen Entscheids eine bessere Ausgangsposition zu verschaffen. Veranschaulichen lässt sich diese problematische Anreizsetzung an einer Bauentwicklungszone in Nänikon, einer Aussenwacht von Uster. Zurzeit erarbeitet die Stadt Uster mit den Nachbargemeinden Greifensee und Volketswil ein Projekt zur Erschliessung des betreffenden Gebiets – zur Diskussion stehen einerseits die Planung eines Einkaufszentrums und andererseits die Erstellung einer Einfamilienhaussiedlung.

In den letzten Jahren betrieb der Kanton Zürich zudem eine verfehlte Anreizpolitik im Umgang mit verkehrsintensiven Nutzungen, wie beispielsweise Einkaufszentren. Der kantonale Richtplan verlangt in diesem Zusammenhang, dass «neue Kapazitäten für grössere Handels- und Dienstleistungsbetriebe mit erheblichem Publikumsverkehr – insbesondere Einkaufszentren – grundsätzlich im Nahbereich von S-Bahn-Stationen anzusiedeln» sind.<sup>8</sup> Seit dem Jahr 1997 bestimmt zusätzlich eine «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs» (Baudirektion Kanton Zürich 1997) die genauen Anforderungen und Grenzwerte für Einkaufszentren.

<sup>8</sup> Richtplan des Kantons Zürich, Kapitel 2.2.3.

Diese Wegleitung hält fest, dass durch eine bessere Erschliessung der Einkaufszentren mit dem öffentlichen Verkehr (ausgedrückt in ÖV-Güteklassen) die Obergrenze an zulässigen Parkplätzen sinkt. Paradoxerweise werden durch diese Berechnungsweise anhand der ÖV-Güteklassen die peripheren und schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen mit zusätzlichen Parkplätzen «belohnt» und dadurch gefördert (ARV 2004: 7). Die Gemeinden wurden in den letzten Jahren also dazu verleitet, ihre Einkaufszentren auf der grünen Wiese zu planen, um dadurch eine grössere Anzahl Parkplätze projektieren zu können. Diese Problematik ist dem Kanton allerdings bekannt – im Rahmen einer Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes schlägt der Zürcher Regierungsrat vor, künftig deutlich mehr Parkplätze für verkehrsintensive Nutzungen zuzulassen. Zudem sollen die regionalen Planungsgruppen verpflichtet werden, geeignete Gebiete für publikumsintensive Einrichtungen zu bezeichnen.

Abgesehen von den vereinzelten raumplanerischen Vorgaben des Kantons Zürich, die eine eher kontradiktorische Wirkung auf kommunaler Ebene ausüben, bleibt der Kanton diejenige Instanz, die eine nachhaltige Siedlungsentwicklung am effektivsten steuern kann. Die durchgeführten Fallstudien zeigen, dass eine frühzeitige Abbremsung der Zersiedlungsvorgänge weder auf kommunaler noch auf regionaler Ebene geschehen kann. Die S5-Stadt-Gemeinden werden erst bei einer Entwertung der bestehenden Standortvorteile eine konsequente Verdichtung nach innen vorantreiben, während die regionalen Planungsverbände keinen entscheidenden Einfluss auf die kommunale Siedlungsentwicklung nehmen können. Die Resultate der Untersuchung zeigen klar, dass hierfür eine wirkungsvolle Intervention des Kantons nötig wäre. Einige kantonale Strategien, die eine nachhaltigere Siedlungsentwicklung begünstigen, werden in der Schweiz bereits rege diskutiert oder haben sogar schon Eingang in die kantonalen Rechtsordnungen gefunden. Dazu zählen eine restriktivere Bewilligungspraxis des Kantons, die kantonale Festlegung von Zonen für publikumsintensive Nutzungen, finanzielle Anreize für Gemeindefusionen, die Einführung handelbarer Flächenzertifikate sowie die regionale Zusammenarbeit mit Ausgleichszahlungen, die ein «Nicht-Wachstum» gewisser Gemeinden kompensieren können.

Eine weitere viel versprechende Möglichkeit, um das Wachstum in suburbanen Gebieten einzugrenzen, liegt in der Entwicklung eines Nationalparkkonzepts zum Schutz von Grünräumen und Landschaften. Diese Pärke bewahren die Natur in der Agglomeration, sie bilden Oasen in der Siedlungswüste – sogenannte «AggloOasen». Auch scheinbar natürliche Freiräume, wie die Seen der S5-Stadt, wurden erst durch regulative Eingriffe zu Erholungsräumen. Die Festlegung von kantonalen Schutzgebieten rund um den Greifensee und den Pfäffikersee machte diese Gebiete zu attraktiven Ausflugszielen – und zu wichtigen Standortfaktoren. Es ist also durchaus möglich, AggloOasen mittels regulativer Eingriffe aktiv zu schaffen. Zudem dürften gemäss Jacques Herzog (in Diener et al. 2006: 157) die Definition und die Freihaltung eines Grünraums politisch einfacher durchzusetzen sein als Verdichtung und Verstädterung. So ist die kantonale Steuerung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung möglicherweise am effektivsten über die Definition von Freihaltezonen zu gewährleisten.

## Schlussfolgerungen

Urbanisierungsprozesse wirken sich nicht nur auf die Siedlungsstruktur aus, sondern nehmen auch Einfluss auf die politischen Denkmuster der Bevölkerung. Diese Dynamik nimmt aber in unterschiedlichen Agglomerationsräumen verschiedenartige Züge an. So sind Gemeinden mit eher sub- und periurbanen Wachstumsmustern weiter rechts auf der politischen Skala positioniert, während Gemeinden urbaner Prägung sich stärker links orientieren. Die unterschiedliche räumliche Entwicklung führt also zu einer hohen internen Heterogenität des städtischen Siedlungsgebiets. Die divergierenden politischen Präferenzen wiederum erzeugen konträre Haltungen hinsichtlich der Steuerung der kommunalen Siedlungsentwicklung. In urbanen Gemeinden, wo eher linke Positionen vertreten werden, besteht eine Präferenz für staatliche Eingriffe. So sind nur in dichter besiedelten Städten städtebauliche Aktivitäten zu beobachten. In sub- und periurbanen Gemeinden hingegen, die durch rechte politische Haltungen geprägt sind, ist eine *Laisser-faire*-Haltung hinsichtlich einer aktiven Steuerung der Siedlungsentwicklung zu beobachten. Die räumliche Entwicklungsdynamik in Agglomerationen weist also selbst verstärkende Tendenzen auf. Die je nach Gemeindetyp diversifizierten Prozesse der Verdichtung und der Ausdehnung des Siedlungsraums erzeugen unterschiedliche politische Präferenzen und daher unterschiedliche Arten der räumlichen Steuerung, die wiederum die bereits bestehenden Charakteristika des jeweiligen Agglomerationsraums reproduzieren.

Die steigende soziale Segregation und die stärkere interne Heterogenität von urbanen Räumen erschweren zudem die interkommunale Zusammenarbeit auf regionaler Ebene. Die unterschiedlichen räumlichen Entwicklungsmuster lassen sich nicht auf einen gemeinsamen Nenner bringen. So gelingt es den Planungsverbänden mehrheitlich nicht, eine regional abgestimmte, nachhaltige Siedlungsentwicklung zu fördern. Die S5-Stadt-Gemeinden wollen ihre räumliche Entwicklung selbst bestimmen. Zur Gewährleistung einer stärkeren Verdichtung nach innen – nicht nur in Gemeinden mit urbanem Wachstumsmuster – sind daher effektive kantonale Interventionen nötig. Eine neue, innovative Möglichkeit der kantonalen Wachstumssteuerung und -eingrenzung liegt dabei in der Schaffung sogenannter Agglo-Oasen. Diesen Oasen in der Siedlungswüste liegt ein Nationalparkkonzept zum Schutz von Grünräumen und Landschaften zugrunde. Dieses Rezept, eine nachhaltige Steuerung der Siedlungsentwicklung über die kantonale Festlegung von Freihaltezonen zu ermöglichen, scheint viel versprechend.

## Literatur

- Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU), Fachstelle für Stadtentwicklung der Stadt Zürich (FSTE), Stadtplanungsamt Winterthur (SPA) 2004, *Standortpolitik für publikumsintensive Einrichtungen. Empfehlungen aus dem Modellvorhaben*. Zürich, 14. Dezember 2004.
- Bassand, M, Compagnon, A, Joye, D, Stein V, Güller, P 2001, *Vivre et créer l'espace public*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- Baudirektion Kanton Zürich 1997, *Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen*, Baudirektion, Zürich.
- Brandl, A, Barman-Krämer G, Unruh P 2007, «Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum. Wissenschaftliche Annäherung an seine stadträumlichen Qualitäten und Potenziale», in *DISP*, 168 (1): 44–55.
- Diener R, Herzog J, Meili M, De Meuron P, Schmid Ch, ETH Studio Basel 2006, *Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait*, Birkhäuser, Basel.
- Gross, D, Siegelmann L 1984, «Comparing party systems. A multidimensional approach», *Comparative politics* 16(4): 463–479.
- Joye, D, Schuler M, Nef R, Bassand M 1988, *Le système des communes suisses. Approche typologique du modèle centre-périphérie*, Office fédéral de la statistique, Berne.
- Haller, W, Karlen, P 1999, *Raumplanungs-, Bau- und Umweltrecht, Band I*, 3. Auflage, Schulthess, Zürich.
- Hoffmann-Martinot, V, Sellers, J 2005a, «Conclusion: The Metropolitanization Of Politics», in Hoffmann-Martinot, V, Sellers J (Hrsg.), *Metropolitanization and political change*, Verlag für Sozialwissenschaften, Opladen.
- Hoffmann-Martinot, V, Sellers J (Hrsg.) 2005b, *Metropolitanization and political change*, Verlag für Sozialwissenschaften, Opladen.
- Kübler, D 2006, «Agglomerationen», in: Klöti, U, Knoepfel, P, Kriesi, HP, Linder, W, Papadopoulos Y, Sciarini P (Hrsg.), *Handbuch der Schweizer Politik*, NZZ Verlag, Zürich.
- Regierungsrat Kanton Zürich 2009, *Raumplanungsbericht 2009. Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 12. August 2009*, KDMZ, Zürich.
- RZU – Regionalplanung Zürich und Umgebung 2008, *Qualitätsvolle innere Verdichtung. Anregungen für die Praxis*, RZU, Zürich.
- Scharpf, F 1978, «Die Theorie der Politikverflechtung: ein kurzgefasster Leitfaden», in Hesse, J (Hrsg.), *Politikverflechtung im föderativen Staat. Studien zum Planungs- und Finanzierungsverbund zwischen Bund, Ländern und Gemeinden*, Nomos, Baden-Baden.
- Schuler, M 1999, *Régionalisation et urbanisation: des concepts convergents?* Département d'Architecture, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, Lausanne.
- Schweizerischer Bundesrat 2008, *Strategie Nachhaltige Entwicklung: Leitlinien und Aktionsplan 2008–2011*. Bericht vom 16. April 2008, ARE, Bern.
- Sellers, J, Kübler, D 2009, *Metropolitan sources of political behaviour*, Paper presented at the panel «Metropolitan sources of changing political cleavages», ECPR General Conference, Potsdam, September 8–12.
- Serdült, U, Schenkel, W 2006, «Bundesstaatliche Beziehungen und Governance im Mehrebenensystem», in Klöti, U, Knoepfel, P, Kriesi, HP, Linder, W, Papadopoulos Y, Sciarini P (Hrsg.), *Handbuch der Schweizer Politik*, NZZ Verlag, Zürich.
- Sieverts, T 1997, *Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Vieweg, Braunschweig.
- United Nations 2008, *World urbanization prospects. The 2007 revision*, Department of Economic and Social Affairs, New York.
- VLP – Schweizerische Vereinigung Für Landesplanung 2004, *Raumplanung in der Schweiz*, [www.vlp-aspan.ch](http://www.vlp-aspan.ch), Zugriff: Oktober 2009.
- Wirth, L 1938, «Urbanism as a way of life», in *American journal of sociology*, 4: 1–24.

### Leseempfehlungen

- Diener R, Herzog J, Meili M, De Meuron P, Schmid Ch, ETH Studio Basel 2006, *Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait*, Birkhäuser, Basel.
- Hoffmann-Martinot, V, Sellers J 2005, *Metropolitanization and political change*, Verlag für Sozialwissenschaften, Opladen.
- Kübler, D 2006, «Agglomerationen», in: Klöti, U, Knoepfel, P, Kriesi, HP, Linder, W, Papadopoulos Y, Sciarini P (Hrsg.), *Handbuch der Schweizer Politik*, NZZ Verlag, Zürich.
- Kübler, D 2005, «La Métropole et le Citoyen», Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- Plüss, L 2008, «Die Kantonsgrenze im Metropolitanraum Zürich. Eine Untersuchung der interkommunalen Zusammenarbeit in der Nutzungsplanung», in: «disP», 174 (3): 66–76.
- RZU – Regionalplanung Zürich und Umgebung 2008, *Qualitätsvolle innere Verdichtung. Anregungen für die Praxis*, RZU, Zürich.
- Sager, F 2002, «Vom Verwalten des urbanen Raums», Berner Studien zur Politikwissenschaft, Haupt, Bern.
- Sieverts, T 1997, *Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Vieweg, Braunschweig.

## Anhang 1: Liste der interviewten Personen

Herr Hans-Rudolf Blöchliger, Präsident der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) (Interview vom 18. September 2008 in Zürich-Witikon)

Herr Claude Fehr, Projektmitarbeiter Gebietsreform und Reform Zürcher Finanzausgleich im Gemeindeamt des Kantons Zürich, Direktion der Justiz und des Innern (Interview vom 16. September 2008 in Zürich)

Herr Othmar Hiestand, Gemeinderat von Bubikon, Vizepräsident und Vorsteher Hochbau und Planung (Interview vom 24. September 2008 in Zürich)

Herr Stefan Krebs, Präsident der Planungsgruppe Zürcher Oberland (PZO) und Gemeinderat von Pfäffikon (Interview vom 19. September 2008 in Pfäffikon)

Herr Patrick Neuhaus, Stadtplaner von Wetzikon (Interview vom 18. September 2008 in Wetzikon)

Herr Walter Ulmann, Stadtplaner von Uster (Interview vom 17. September 2008 in Uster)

Herr Lothar Ziörjen, Stadtpräsident von Dübendorf (Interview vom 15. September 2008 in Dübendorf)

## Anhang 2: Interviewleitfaden Gemeindevertreter

### Siedlungsentwicklung

- Welche Instrumente besitzt eine Gemeinde, um attraktiven Städtebau zu fördern, und welche stufen Sie als besonders effektiv ein?
- Werden diese Instrumente in Ihrer Gemeinde genutzt? Weshalb (nicht)?
- Wie hat sich das Politikfeld der Siedlungsentwicklung in den letzten zehn Jahren in Ihrer Gemeinde gewandelt? Weshalb?
- Wie kann eine Gemeinde Einfluss nehmen auf die räumliche Entwicklung, wenn sie den Boden gar nicht besitzt? Wie stellt sich die Zusammenarbeit mit privaten Investoren dar?
- Welche Akteure sind in diesem Politikfeld besonders relevant – Stadtplaner, Exekutive, Legislative?
- Welche Rolle spielen die privaten Akteure? Fördern oder hindern sie attraktiven Städtebau?

### Gelungene Beispiele

- Gibt es in Ihrer Gemeinde erwähnenswerte, gelungene Beispiele von qualitativ hochstehendem Städtebau? Welche?
- Wie hat sich in diesem konkreten Fall der politische Prozess dargestellt? Was war der Auslöser und wer waren die treibenden Kräfte?
- Fördert Ihre Gemeinde eine steigende innere Verdichtung? Weshalb (nicht)?

### Erfolgsfaktoren und Hindernisse

- Was sind Ihrer Meinung nach die zentralen Erfolgsfaktoren/Hindernisse in diesem Politikfeld?
- Wie könnte man diese ausbauen bzw. umgehen?
- Hat die interkommunale Zusammenarbeit (z. B. in Form von Regionalplanungsgruppen) einen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung in den einzelnen Gemeinden? Welchen?

## Anhang 3: Interviewleitfaden Vertreter der Planungsgruppen

### Siedlungsentwicklung

- Welche Instrumente besitzt eine Gemeinde, um attraktiven Städtebau zu fördern, und welche stufen Sie als besonders effektiv ein?
- Welche Akteure sind in diesem Politikfeld besonders relevant – Stadtplaner, Exekutive, Legislative?
- Welche Rolle spielen die privaten Akteure? Fördern oder hindern sie attraktiven Städtebau?
- Wie kann eine Gemeinde Einfluss nehmen auf die räumliche Entwicklung, wenn sie den Boden gar nicht besitzt?
- Was sind Ihrer Meinung nach die zentralen Erfolgsfaktoren/Hindernisse in diesem Politikfeld?
- Wie könnte man diese ausbauen bzw. umgehen?

### Interkommunale Zusammenarbeit

- Hat die interkommunale Zusammenarbeit in Form von Regionalplanungsgruppen einen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung in den einzelnen Gemeinden? Welchen bzw. warum nicht?
- Besteht in anderer Form eine Kooperation zwischen Gemeinden in diesem Politikfeld?
- Wie hat sich die interkommunale Zusammenarbeit in den letzten zehn Jahren verändert? Aus welchen Gründen?
- Wie würden Sie eine stärker institutionalisierte Gemeindezusammenarbeit im raumplanerischen Bereich beurteilen?

# Die Stadt Uster: Regionales Zentrum oder doch «bloss» Agglo Zürich?

NICO VAN DER HEIDEN

*Forschende Institution*

Universität Zürich, IPZ Institut für Politikwissenschaft

*Autor*

NICO VAN DER HEIDEN (Dr. des.), Politologe, wissenschaftlicher

Mitarbeiter am IPZ Institut für Politikwissenschaft

## Abstract

In einer Zusatzuntersuchung zum S5-Stadt-Projekt «Politik» haben wir uns mit der Governance-Struktur in Uster auseinandergesetzt. Die Analyse der Pendlerströme und der regionalen Zusammenarbeitsformen zeigt, dass Uster eine doppelte Identität hat: Einerseits richtet sich die Bevölkerung Usters stark nach Zürich aus. Andererseits ist Uster das Zentrum des Oberlands, was sich in der Ausrichtung seiner regionalen Zusammenarbeitsformen zeigt.

## Einleitung

Uster hat sich in den letzten Jahren dank der hervorragenden Anbindung an die Stadt Zürich mit einem ungebremsen Bevölkerungswachstum konfrontiert gesehen. Gleichzeitig gilt Uster als Zentrum des Zürcher Oberlands. Indem wir die Pendlerströme und die regionalen Zusammenarbeitsformen der Stadt Uster untersucht haben, konnten wir diese doppelte Identität Usters als Agglomerationsgemeinde der Stadt Zürich und als regionales Zentrum des Zürcher Oberlandes analysieren.<sup>1</sup> Theoretisch ist die Frage von Bedeutung, da bisherige Untersuchungen zur Zusammenarbeit in urbanen Räumen sich in der Regel auf die Zusammenarbeit zwischen der Kernstadt und ihrer Agglomerationsgemeinden konzentrierten (siehe Kübler 2003). Die Frage der regionalen Governance von Zwischenstädten (Sieverts 1997) ist noch wenig durchleuchtet worden.

<sup>1</sup> Diese Untersuchung wurde im Auftrag der Stadt Uster, Geschäftsfeld Stadtraum und Natur, durchgeführt. Der Schlussbericht dieser Untersuchung ist in der Reihe «Zürcher Politik & Evaluationsstudien» erschienen. Siehe van der Heiden et al. (2010).

## Usters Pendlerströme zwischen Zürich und dem Oberland

Bei der Betrachtung der Pendlerstatistik zeigt sich, dass Uster sowohl eine hohe Anzahl Wegpendler (10431, rund 65% der arbeitstätigen BewohnerInnen) als auch eine stattliche Zahl an Zupendlern aufweist (7358). Betrachtet man die Veränderung der Pendlerzahlen über die Zeit hinweg, kann man die Entwicklung der Stadt Uster hin zur Wohnstadt eindrücklich aufzeigen. Die Zahl der Wegpendler hat sich zwischen 1990 und 2000 um fast 3000 Personen erhöht. Gleichzeitig stieg auch die Zahl der Zupendler. Das Pendlersaldo bleibt jedoch klar negativ. Eine weitergehende Aufschlüsselung der Wegpendler aus Uster zeigt, dass 37.5% ihren Arbeitsplatz in der Stadt Zürich haben. Weitere 27.4% pendeln ins Glatttal, jedoch lediglich 16.5% ins Zürcher Oberland. Bei den Zupendlern nach Uster zeigt sich ein ganz anderes

Bild: Hier stammen lediglich 10% aus der Stadt Zürich, 17.5% aus dem Glatttal, jedoch 36% aus dem Zürcher Oberland. Daraus ergibt sich, dass Uster gegenüber der Stadt Zürich und gegenüber dem Glatttal ein negatives, gegenüber dem Zürcher Oberland jedoch ein positives Pendlersaldo aufweist (siehe Tabelle 1).

	Uster-Zürich	Uster-Glattal	Uster-Oberland
Wegpendler	3912	2853	1725
Zupendler	699	1288	2706
Pendlersaldo	-3213	-1565	+981

**Tabelle 1:** Weg- und Zupendler der Stadt Uster. Quelle: Bundesamt für Statistik (<http://www.media-stat.admin.ch/stat/pendler/pop.php?app=r2a&type=a&id=198&page=1&col=11&lang=de&qmode=x&div=zg3o>; Zugriff am 23.3.2010), eigene Berechnungen

Die Analyse der Pendlerströme zeigt somit die doppelte Identität von Uster sowohl als regionales Zentrum des Zürcher Oberlandes wie auch als Teil der Grossagglomeration Zürich.

### Usters Zusammenarbeitsformen

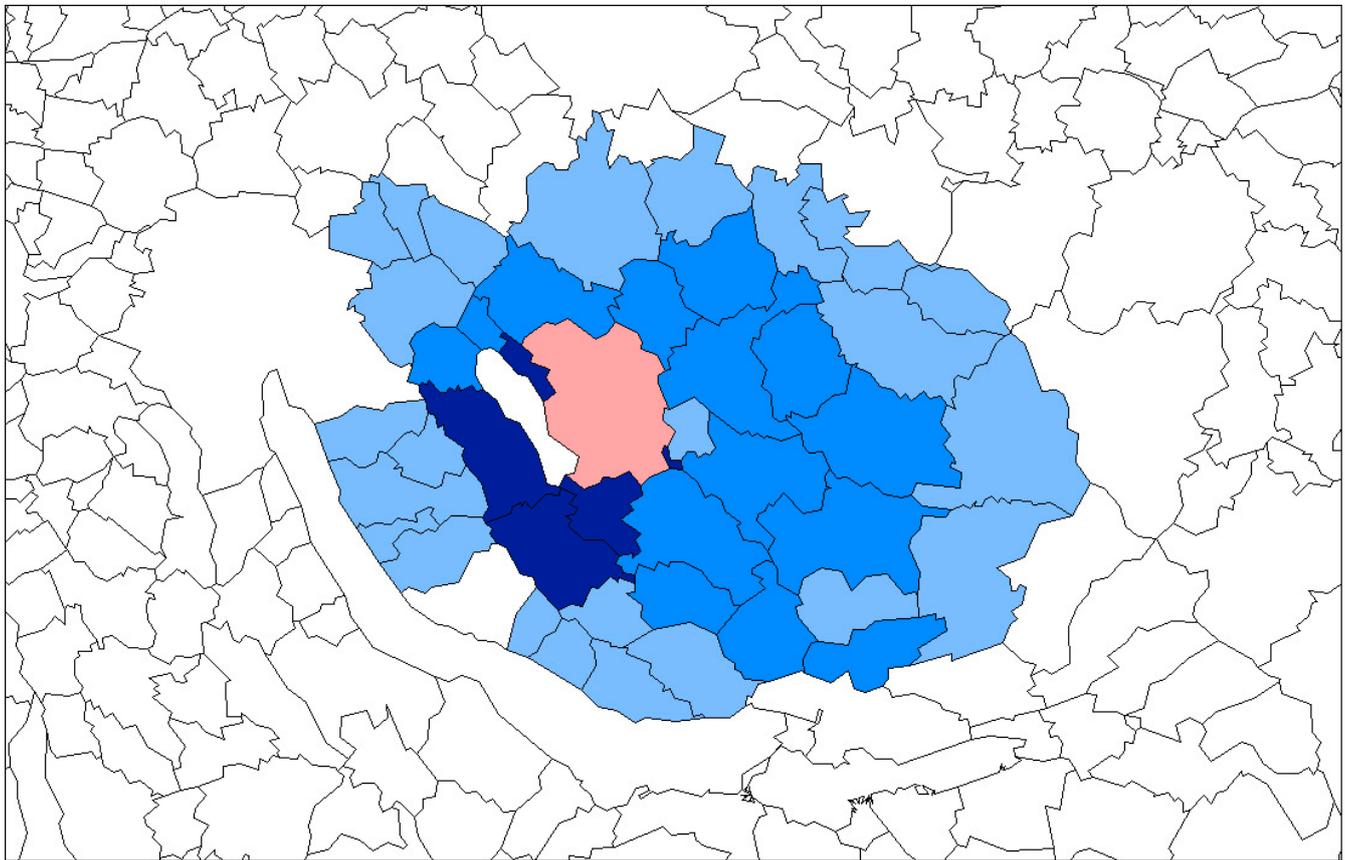
In einem zweiten Schritt haben wir zehn wichtige interkommunale Zusammenarbeitsformen untersucht, an denen sich die Stadt Uster beteiligt.<sup>2</sup> Die Analyse der räumlichen Ausdehnung dieser Zusammenarbeitsformen ergibt eine klare Ausrichtung ins Zürcher Oberland, mit der Stadt Zürich teilt sich Uster lediglich die Mitgliedschaft im Verein Metropolitanraum Zürich (siehe Abbildung 1).

Es ergibt sich folglich ein gewisser Widerspruch der lebensweltlichen Ausrichtung der Ustermer Bevölkerung an der Stadt Zürich und der Ausrichtung der politischen Zusammenarbeit. Letztere spiegelt die Rolle Usters als regionales Zentrum wider, jedoch nicht ihre Rolle als Agglomerationsgemeinde Zürichs.

<sup>2</sup> Es sind dies: Kehrichtverwertung Zürcher Oberland, Spital Uster, Verein Metropolitanraum Zürich, Greifenseestiftung, Verband zum Schutz des Greifensees, Bezirk Uster, Planungsgruppe Zürcher Oberland, Tourismusregion Zürcher Oberland, Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland, sowie Regionalkonferenz Wirtschaftsförderung Zürcher Oberland.

### Fazit

Uster als regionales Zentrum unterliegt einer doppelten Verflechtung: Einerseits gerät Uster durch die fortschreitende Suburbanisierung immer mehr in den Sog der Kernstadt. Andererseits hat Uster auch gewisse Zentrumsfunktionen für ihre umliegenden Gemeinden. Dadurch entsteht ein komplexes Geflecht von gegenseitigen Abhängigkeiten von Kernstadt, regionalen Zentren und Agglomerationsgemeinden. Die gegenwärtigen Zusammenarbeitsformen der Stadt Uster sind aber relativ einseitig ins Zürcher Oberland ausgerichtet.



1 Die räumliche Ausdehnung der Zusammenarbeitsformen der Stadt Uster. Quelle: Eigene Darstellung

■	7 oder 8 Zusammenarbeitsformen	(4)
■	5 oder 5 Zusammenarbeitsformen	(14)
■	3 oder 3 Zusammenarbeitsformen	(24)
■	Uster	(1)

#### Literatur

Kübler, D 2003, «Metropolitan Governance» oder: Die unendliche Geschichte der Institutionenbildung in Stadtregionen. *Informationen zur Raumentwicklung* 8/9. 1–7.

Sieverts, T 1997, Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Vieweg Braunschweig.

van der Heiden, N, Kübler D, Buser P 2010, *Die Stadt Uster in ihrem regionalen Kontext. Eine Governance-Analyse in der Zwischenstadt*. Zürcher Politik & Evaluationsstudien Nr. 8. Online unter: [http://www.ipz.uzh.ch/forschung/publikationen/ZuerchpolEva/ZPE\\_8\\_Uster.pdf](http://www.ipz.uzh.ch/forschung/publikationen/ZuerchpolEva/ZPE_8_Uster.pdf). Zugriff: 4. Juli 2010.

# Naturräume – das grosse Plus der S5-Stadt: Identitätsstiftende Naherholungsräume vor der Haustüre

THEA RAUCH-SCHWEGLER, DANIEL BLUMER

*Forschende Institution*

ETH Zürich, Dept. Architektur, Architektur und Konstruktion, Professur Andrea Deplazes

*Autorin und Autor*

THEA RAUCH-SCHWEGLER (Dr. phil II), Biologin und Anthropologin, ETH Zürich, Professur Deplazes

DANIEL BLUMER, Geograf und Soziologe, Fachhochschule Nordwestschweiz, Institut Sozialplanung und Stadtentwicklung

Abstract

**Welcher Stellenwert kommt den Naturräumen in der Agglomeration zu? Wie werden sie wahrgenommen, wie genutzt und welche Bedeutung haben sie im Alltag der Agglomerationsbewohnenden? Antworten auf diese Fragen brachten qualitative Interviews mit 22 Bewohnenden sowie den verantwortlichen Gemeindeplanern in den vier an der S5 liegenden Gemeinden Dübendorf, Uster, Bubikon und Rapperswil-Jona. Bei den meisten Befragten zeigte sich eine städtisch geprägte Haltung, die einen guten Zugang zum öffentlichen Verkehr, ein umfassendes Dienstleistungsangebot und ein vielfältiges Kulturangebot fordert. Die Hauptargumente für die Wahl der Agglomeration als Wohnort sind aber neben dem Vorhandensein von genügend erschwinglichem Wohnraum, Ruhe und einer lockeren Siedlungsstruktur vor allem die abwechslungsreichen und ausgedehnten Naturräume vor der Haustüre. Die Naherholungsräume, die sogenannte «Alltagsnatur», sind das grosse Plus der Agglomeration gegenüber der Stadt und der Schlüsselfaktor für die künftige Entwicklung der S5-Stadt. Deshalb sollte die Natur Ausgangspunkt und Definitionsgrundlage der künftigen Siedlungsentwicklung sein. Ein grossräumiger Agglo- oder Naturpark könnte identitätsstiftend wirken.**

## Einführung und Fragestellung

### Agglomerationsräume in der Schweiz

Zu Zeiten des Baubooms in den 1960er-Jahren sind viele StadtbewohnerInnen «aufs Land» gezogen, um dort ihren Traum vom Eigenheim und vom als kindergerecht gepriesenen Wohnen im Grünen zu verwirklichen (Stahel 2006). In Folge der Wirtschaftskrise der 1970er-Jahre war ein massiver Bevölkerungsrückgang in den Kernstädten zu verzeichnen, das Bevölkerungswachstum in der Agglomera-

tion hat sich dagegen ungebrochen fortgesetzt (Cunha und Schuler 2001). Der Bau der grossen Verkehrsadern (S-Bahn und Autobahn) hat seit 1990 (Gabathuler 1993, ARE 2004) eine weitere Welle an Bautätigkeit in städtischen Einzugsgebieten ausgelöst. Heute leben rund drei Viertel der Schweizer Bevölkerung in urbanen Räumen (ARE 2009).

Die hohen Ansprüche an Wohnraum, Mobilität und Naherholung (v. a. Gesundheitsaspekte wie Ruhe, frische Luft, Rückzug und Regeneration; Seeland, K., N. Ballesteros 2004), die unseren heutigen Lebensstil prägen, haben zur Folge, dass der Zuwachs der Siedlungsfläche der Schweiz grösser ist als die Wachstumsrate der Bevölkerung und der Arbeitsplätze. So stieg die durchschnittliche, baulich genutzte Fläche<sup>1</sup> im städtischen Raum im Zeitraum zwischen 1983 und 1995 um 12% von 193 m<sup>2</sup> auf heute 204 m<sup>2</sup> pro Einwohner und Arbeitsplatz (ARE 2009: 22). Im Kanton Zürich liegt dieser Wert bei 165 m<sup>2</sup>, ein Viertel unter dem gesamtschweizerischen Durchschnitt, da in den letzten Jahren teilweise bereits ein Verdichtungsprozess eingesetzt hat (Baudirektion Kanton Zürich, 2007: 51). Wegen der anhaltenden Zunahme von Kleinhaushalten steigt aber die beanspruchte Pro-Kopf-Wohnfläche immer noch an. 1980 betrug sie im gesamtschweizerischen Durchschnitt 34 m<sup>2</sup> und im Jahr 2000 bereits 44 m<sup>2</sup> (BFS/BFU 2007). Im Kanton Zürich liegt der Wert für Wohneigentum bei über 50 m<sup>2</sup> pro Person (Statistisches Amt des Kantons Zürich 2009: 229).

Durch die Verbesserung der Infrastruktur für den öffentlichen und den Individualverkehr werden die Distanzen kürzer. Der relative (zeitlich wahrgenommene) Raum dominiert über die absolute Raumdistanz, d. h. der Raum schrumpft (Axhausen 2005, 2006). Die Folge davon ist die Nutzung von immer grösseren Raumeinheiten sowie die Entstehung einer «Neuen Urbanität» und städtischer Metropolitanräume (Oswald & Baccini 2003; Diener et al. 2006).

Die intensive Nutzung des schweizerischen Mittellandes bewirkt eine Zersiedelung (Jaeger et al. 2008) und eine Landschaftszerschneidung (Bertiller et al. 2007), die nicht ohne Folgen für Mensch und Natur bleiben. Die Siedlungstätigkeit bedrängt die Natur und reduziert damit auch die landschaftliche Attraktivität für Erholungsuchende (BFU 2009; Baudepartement Kanton Aargau 2006).<sup>2</sup>

### Fragestellung und Untersuchungsgegenstand

Ipsen sieht einen Widerspruch zwischen Urbanität und Ökologie und stellt fest, «dass Natur und Naturschönheit draussen vor der Stadt sind» (Ipsen 2000: 186). Allerdings nehmen Naturraum- und Lebensqualität ausserhalb der Kernstadt, in der zersiedelten «Zwischenstadt» (Sieverts 1997), stetig ab. Durch ein unspezifisches Flächenwachstum der Siedlungen erhalten gewisse Agglomerationsbereiche eine beliebige, austauschbare Gestalt, die vielfach mit «Siedlungsbrei» bezeichnet wird. Eine wichtige raumplanerische Massnahme ist die Siedlungsbegrenzung und eine die Lebensqualität steigernde Architektur (Gerber 2003; Oswald & Baccini 2003). Zusätzliche Massnahmen sind aus landschaftsplanerischer Sicht zu treffen. Für die Rhein-Main-Region stellt Boczek fest: «Eine attraktive Landschaft der Region bildet das Potenzial einer emotionalen Identitätsstiftung. Der unmittelbare Zugang zu einer intakten Landschaft wird zu einem entscheidenden weichen Standortfaktor» (Boczek 2002: 170). Attraktive Erholungsräume, die sich durch eine grosse Vielfalt und charakteristische (eine besondere Eigenart vermittelnde) Elemente auszeich-

<sup>1</sup> Dazu gehören: Gebäudeareale, Verkehrsflächen, Erholungs- und Grünanlagen, Ver- und Entsorgungsanlagen, Brachen.

<sup>2</sup> Die Siedlungstätigkeit bedrängt vor allem Gefässpflanzen und Schmetterlinge. In Siedlungen sind etwa ein Drittel weniger Pflanzenarten zu finden als auf Wiesen und Äckern. In 4.2% der Siedlungsflächen konnten sich überhaupt keine Pflanzen ansiedeln, während dies im Gebirge nur auf 0.75% der 10 m<sup>2</sup>-Flächen der Fall ist. Anders sieht es bei den Insekten aus. Diese fühlen sich in Städten genau so wohl wie in Grünflächen (Moretti 2008). Vögel sind in den Siedlungen meistens willkommene Sympathieträger. Trotzdem wurden durchschnittlich lediglich 15 Arten (Variabilität 7–25) in den drei Städten Zürich, Luzern und Lugano beobachtet (Moretti 2008; Fontana 2008). Von den heute in der Schweiz lebenden knapp 50 000 Tier- und Pflanzenarten gilt etwa ein Drittel als gefährdet und ihre Bestände verharren auf tiefem Niveau. Insgesamt hat sich die biologische Vielfalt in der Schweiz seit 1990 nicht verbessert (BFS 2008).

nen, können als Gestaltungselement eingesetzt werden (Sandtner 2004). So können natürliche Landschaftsstrukturen wie Gewässer, Wälder oder Höhenzüge ein strukturloses Siedlungsgemeinde verhindern. Auch Körner streicht die Bedeutung des «Patchworkcharakters» von Naturräumen heraus und fordert, dass deren spezifische Naturtypen durch eine gestalterische Betonung verstärkt oder in neue Nutzungskontexte eingeordnet werden (Körner 2004). Ähnliche Ideen entwickelt Ward Thomson für städtische öffentliche Räume, wenn sie Parks, die wie vielfältige «salad bowls» gestaltet sind, den «melting pots» vorzieht (Ward Thompson 2002: 60).

Die Intention des vorliegenden Artikels ist, zu ergründen, welchen Stellenwert die Grünräume für BewohnerInnen eines Agglomerationsgebietes haben. Dabei wird von der These ausgegangen, dass die Naturräume der Agglomeration – trotz zunehmender Zersiedelung – zu den bedeutendsten weichen Faktoren für den Hinzug in dieses Gebiet zählen. Damit bergen sie bei einer sorgfältigen, nachhaltigen Entwicklung ein grosses Innovationspotenzial für die Agglomeration. Hierzu müssen aber alte Wahrnehmungs- und Bewertungsmuster in Frage gestellt werden und die Veränderung der ehemals landwirtschaftlich dominierten Flächen als Erholungs- wie auch Naturflächen neu konzipiert werden. Die Überprüfung einer solchen These verlangt somit sowohl die Auseinandersetzung mit den Wahrnehmungs- und Wertungsmustern der Agglomerations-Bewohnenden wie auch die Frage nach den Entwicklungskonzepten einzelner Gemeinden, welche für die Entwicklungsplanungen bestehender und neuer Naturräume ausschlaggebend sind.

## Methoden

An sieben Bahnstationen wurden 58 standardisierte Kurzinterviews geführt, die eine definitive Fokussierung auf vier Gemeinden ermöglichten. 16 vertiefte Leitfadeninterviews mit 22 Teilnehmenden folgten in den Gemeinden Dübendorf (Gemeinde am Kernstadtrand), Uster (Zentrumsgemeinde in der S5-Stadt), Bubikon (ländliche Gemeinde) und Rapperswil-Jona (von der Kernstadt Zürich weiter entferntes Zentrum in zwei Kantonen ZH/SG). An diesen vier Orten wurden jeweils BewohnerInnen in unterschiedlichen Lebensphasen, differenziert nach demographischen und soziokulturellen Merkmalen (Alter, Geschlecht, Haushaltform) befragt. Dabei kamen Menschen zu Wort, die vor kurzem an diesen Ort gezogen waren, solche (mit und ohne Familie), die seit etwa zehn Jahren dort wohnten und Alleingesessene, die bereits vor dem Bau der S-Bahn dort gewohnt hatten (> 20 Jahre).

Die Interviews konnten zwischen Mai und Juli 2008 am Wohnort der 16 Personen durchgeführt werden. In sechs Fällen nahmen auch die PartnerInnen an dem rund einstündigen Gespräch teil. Erfragt wurden die Hinzugsgründe in die S5-Stadt, das Freizeitverhalten (Aktivitäten, Art und Lage der aufgesuchten Erholungsgebiete), die Nutzungsgewohnheiten von Naturräumen und die Wahrnehmung der natürlichen Umgebung. Zudem war von Interesse, wie sich die natürliche Umwelt und speziell die Erholungsräume des Zürcher Oberlandes (z. B. Seen, Drumlinlandschaft, Wälder) in den Alltagszusammenhang der Menschen einordnen lassen. Verbesserungswünsche an die Gemeinden und die Frage nach der Rolle der S-Bahn bei der Wahl des Wohnortes rundeten das Interview ab. Die Interview-PartnerInnen wurden aufgefordert, ihre bevorzugten Naturräume und Erholungsorte mit Worten und Bildern zu erläutern.

Für die Auswertung wurde ein induktives Verfahren gewählt, d. h. die Erarbeitung der Codes erfolgte in Anlehnung an den Leitfaden mit Ergänzungen aus dem Interview-Material. Diese Codierung ermöglichte eine Fokussierung auf thematische Blöcke, welche die Grundlage für die vorliegende Darstellung der Ergebnisse bildeten.

Ergänzt wurden die BewohnerInnen-Befragungen durch acht qualitative Leitfaden-Interviews mit den Gemeinde- und Kantonsplanern. Sie hatten zum Ziel, die fachliche Sicht und den Stand der Umsetzung der schweizerischen Bundespolitik in Bezug auf eine nachhaltige Entwicklung zu ergründen. Dabei wurden die Vorstellungen bezüglich der Gemeindeentwicklung (Rolle der Naturräume, LEK,<sup>3</sup> Nachhaltigkeits-Strategien, Einfluss auf Investoren, BewohnerInnen-Mix, Rolle der S-Bahn) in Erfahrung gebracht.

<sup>3</sup> LEK = Landschaftsentwicklungskonzept, Gemeinden erarbeiten mit Planungs-Fachleuten unter Einbezug von Bewirtschaftenden und NutzerInnen ein Konzept zur Förderung einer nachhaltigen Landschaftsentwicklung in der eigenen Region, [www.lek-forum.ch](http://www.lek-forum.ch).

## Resultate

### Entwicklungen in der S5-Stadt

Wohnen in der S5-Stadt ist begehrt. Dies bezeugt die intensive Bebauung des Agglomerationsgebietes, die als Indikator dafür steht, dass dieser Raum den ZuzügerInnen hoch geschätzte Qualitäten zu bieten hat. Gründe für die Wahl dieser Region als Wohnort sind bei drei Faktorengruppen auszumachen: die gute Erreichbarkeit, das qualitativ oft hochstehende Wohnraumangebot und dessen gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie die empfundene Qualität des näheren und weiteren Wohnumfeldes – zwei «hard factors» und ein «soft factor».

#### Erreichbarkeit – Mobilität

*«Ja, Rapperswil-Jona ist natürlich ein Bevölkerungsmagnet geworden. Ich habe einen Bekannten, der wohnt in Zürich Höngg, der zum Bahnhof in den Stosszeiten nicht viel weniger lange fährt als von Jona nach Zürich. Derjenige aus Jona hat zudem sicher noch einen Sitzplatz.» (16: > 65 J., m, Rentner, Hobby-Archivar, zugezogen aus Einfamilienhaus in Jona, seit 20 Jahren in Rapperswil-Jona)*

Als Grundvoraussetzung für den Hinzug in die S5-Stadt kann die verkehrstechnische Anbindung an die Stadt Zürich bzw. an den eigenen Arbeitsort in der S5-Stadt bezeichnet werden. Der Arbeitsweg nach Zürich ist nicht mehr zeitaufwändiger als derjenige zwischen Stadtwohnung und Arbeitsort. Die S5-Stadt und Zürich bilden hinsichtlich der Pendlerbewegungen (zum Arbeiten, für Kulturbesuche oder Shopping) ein Ganzes, indem die räumliche Distanz zum Zentrum aufgrund der geringen zeitlichen Distanz im Alltag vernachlässigbar wird. Die Dominanz des relativen Raumes zeigt sich daran, dass die S-Bahn dank ihres vielfältigen Angebots und ihrer hohen Frequenz (15 Minuten Takt) oft mit der Metapher «Tram», d. h. einem innerstädtischen Nahverkehrsmittel, belegt ist. Die zentrumsnahen S5-Stadt-Orte (Dübendorf, Uster) werden zu Quartieren von Zürich. Bubikon und Rapperswil-Jona zu kernstadtnahen Alltagsorten, ohne die «negativen Seiten» der Grossstadt.



<sup>1</sup> Durch die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr ist in der Agglomeration so gut, dass die S-Bahn bereits wie ein Tram benutzt wird – Bahnhof Wetzikon. (Foto: D. Blumer)

*«Zuerst haben wir immer gesagt: Uster kommt überhaupt nicht in Frage, Uster ist hässlich. Da wir aber auch ÖV-mässig gut erschlossen sein möchten und die Natur nahe haben wollen, haben wir einen Kriterienkatalog aufgestellt. Uster und diese Wohnung erfüllen sehr viele unserer Kriterien. Man hat verschiedenste Orte, an denen man wirklich Ruhe hat in Uster. Ich habe den Grünraum, die Naherholung etc. Ich habe da an dieser Lage sensationelle Busverbindungen (zeitweise jede Viertelstunde einen Bus) und kann mit dem Velo zum Bahnhof fahren.» (7: 30–50 J., w, Hausfrau und Mutter, Teilzeitstelle als Ingenieurin, zugezogen aus ZH, Neuzuzügerin in Uster)*

#### Wohnraum – Bezahlbarkeit

Auch die Verfügbarkeit von passenden Wohnungen zu angemessenen Preisen erweist sich als wichtiger «hard factor». Bei der Wohnungswahl spielen Lage, Aussicht und Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie die ruhige Umgebung eine entscheidende Rolle. Die Grösse der Wohnung und die Ausgestaltung der privaten Aussenräume sowie der Kauf- respektive Mietpreis sind bedeutende Faktoren. Aussagen wie «Ohne Kinder würden wir in Zürich wohnen» deuten darauf hin, dass ursprünglich vielfach strukturelle Push-Gründe (grössere und/oder bessere Wohnung) oder normative Präferenzen (mehr Grün, kindergerechtes Wohnumfeld etc.) zu einem Hinzug in die S5-Stadt führten.

*«Den Ausschlag zur Wahl dieser Wohnung hat ihre moderne Ausgestaltung gegeben. Sie liegt zuoberst, ist hell und wir haben von jedem Zimmer direkten Zugang zum Balkon, der sich über die ganze Wohnung erstreckt. Sie ist zwar quadratmetermässig klein, hat aber einen Schwedenofen. Natürlich hat die Nähe zum Bahnhof und zu den öffentlichen Verkehrsmitteln den Ausschlag gegeben.» (14: w, 30–50 J., Personalverantwortliche, zugezogen aus ZH, seit 7 Jahren in Rapperswil-Jona)*



2 Die geschützte Drummlinlandschaft beherbergt ein artenreiches Moorgebiet. (Foto: Th. Rauch)

#### Wohnumfeld – Grünräume

Zu den «soft factors» gehören der dörflich-ländliche Charakter und damit auch das Hinter-sich-lassen bzw. Vermeiden negativer städtischer Aspekte (Verkehr, Kriminalität, Ruhestörung, Dichte etc.). Bei Familien ist die gute Qualität von Schulen (i. d. Regel mit kleinem Ausländeranteil gleichgesetzt) von Bedeutung. Ein Faktor wird aber besonders wertgeschätzt: die naturnahen, schnell erreichbaren und vielfältigen Grünräume. Die Seen, die Wälder, die Naturschutzgebiete oder die offene Landschaft sind für alle massgebende Qualitäten eines Wohnortes. Trotz der zunehmenden Verdichtung auch in der Agglomeration kommt also der Natur eine grosse Bedeutung zu, sowohl für jene, die aus ländlichen Gebieten zur Stadt hinziehen, als auch für jene, die aus der Stadt hinausziehen.

*«Wenn man die ganze Woche in Zürich ist, in dieser Hektik drin und überall Autos, ist es schön, wenn man am Wochenende oder an einem Abend einfach laufen kann (walking). Ich laufe jeweils einfach los, weil es so viele schöne Orte hat. Die Ruhe ist mir wichtig, damit ich mir einfach nochmals einige Gedanken zum vergangenen Tag machen kann.» (12: 30–50 J., w, Liegenschaftsverwalterin, zugezogen aus einem Dorf in Schwyz, seit 7 Jahren in Bubikon)*

*«Ich habe in Oerlikon die schönere Wohnung gehabt als hier in Dübendorf, aber die Nähe zum Bach, zur Natur und zum Wald waren wichtige Gründe für meinen Umzug. Im Winter hört man die Autobahn rauschen, aber im Sommer, wenn der Wald belaubt ist, hört man nichts mehr.» (2: > 50 J., w, Biologin/Hortleiterin, zugezogen aus Zürich, seit 12 Jahren in Dübendorf)*



3 «Echte» Natur erreichbar durch körperliche Anstrengung – Piz Kesch.  
(Foto: Anwohnerin Rapperswil)

### Naturwahrnehmung der S5-Stadt-BewohnerInnen

Die Interviewten unterscheiden sehr klar zwischen der Alltagsnatur und der ausseralltäglichen Natur. Die scheinbar «wahre», «echte» Natur liegt primär ausserhalb der S5-Stadt, d. h. ausserhalb ihres (Arbeits-)Alltags und ihres Wohnumfeldes, und zwar sowohl räumlich als auch zeitlich. Grundsätzlich wird in der Natur vor allem Distanz zum Alltag geschaffen. Als wichtige Eigenschaften eines Idealtyps von «echter» Natur erweisen sich Ruhe, Einsamkeit und möglichst menschenleere Räume. Dabei wird Unruhe mit allem Zivilisatorischen, Ruhe hingegen mit einer Landschaft ohne menschliche Einflüsse und mit dem Hören von Naturgeräuschen (Wind in den Bäumen, Tierlaute etc.) verbunden. Die Art und Weise, wie eine Naturerfahrung entsteht, ist unterschiedlich. Sie kann aktiv oder eher kontemplativ erfahren werden. Ersteres ist bei vielen verbunden mit einem «verdienen» durch körperliche Leistung.

*«Es ist ein tolles Gefühl, wenn man den Gipfel erreicht. Die Leistung ist mit einer Anstrengung verbunden, und man wird dann belohnt mit einer wunderbaren Aussicht. Man steht auf dem Dach der Welt, auch wenn es nur ein einfacher Schweizer Berg ist. Man hat ein Ziel erreicht. Beim Sandstrand hat man dieses Gefühl nicht.» (14: 30–50 J., w, Personalverantwortliche, zugezogen aus ZH, seit 7 Jahren in Rapperswil-Jona)*

Die kontemplative Erfahrung wird eher mit «untätigem» Geniessen bzw. geringer körperlicher Aktivität verbunden. Dabei verlangt der kontemplative Typus für sein «Naturerlebnis» gerne auch Spektakuläres, z. B. feuerspeiende Vulkane, Eisberge, Wüste oder angenehm Exklusives wie «Beachen», die tropische Sonne auf dem Körper spüren, im Meer baden. Durch eine Reise ins Ausland wird häufig dem



4 «Alltagsnatur» vor der Haustüre – Rapperswil.  
(Foto: Anwohner Rapperswil)



5 «Alltagsnatur» in 5 Minuten erreichbar – Schutzgebiete  
für Zugvögel bei Rapperswil. (Foto: I. Rentsch)

wechselhaften schweizerischen Klima ausgewichen. «Echtes» Naturerleben scheint sich also grundsätzlich durch das Erfahren von Ausseralltäglichem zu definieren.

*«Es gibt zwei Varianten, die Ferienlandschaft und die Alltagslandschaft.*

*Die Ferienlandschaft muss natürlich möglichst spektakulär sein: also Vulkane, Eisberge. Wir sind vor eineinhalb Jahren in Feuerland gewesen; das ist gewaltig! Aber für den Alltag habe ich es lieber ein bisschen normal, das hier: Im Herbst muss es anders sein als im Winter; im Sommer ist der See anders als im Frühling oder bei Regenwetter. In den Ferien will ich in die Wüste, ich finde das wunderbar, aber für den Alltag habe ich das [steht auf Balkon und zeigt nach draussen] gerne.» (16: > 65 J., m, Rentner, Hobby-Archivar, zugezogen aus Einfamilienhaus in Jona, seit 20 Jahren in Rapperswil-Jona)*

Die Alltagsnatur muss nicht dieselben Qualitäten aufweisen wie die «echte» Natur. In keinem der Interviews wurde ein absoluter Anspruch auf «echte» Natur für das eigene Wohnumfeld bzw. die Naherholungsräume erhoben. Wohl zum einen weil eines der Hauptkriterien (Einsamkeit) dem S5-Stadt-Alltag gänzlich widerspricht, zum anderen weil an die «Alltagslandschaft» andere, städtisch geprägte Ansprüche gestellt werden. Als besonders attraktiv gilt die Alltagsnatur v. a. dann, wenn sie täglich visuell verfügbar ist. Begehrt sind der Blick in die Alpen und die Sicht auf den See oder einfach in die Weite. Die Art und Weise der Nutzung erweist sich dabei als stark von den eigenen Lebensentwürfen und der Lebensphase abhängig. Hier sind die Ansprüche urban (Ward Thompson 2002): Naherholungsräume sollen gut und schnell erreichbar und als sozialer Raum nutzbar sein sowie Rückzugsmöglichkeiten und Kontakte mit der Natur bieten. Die geringe Entfernung der eigenen Wohnung von Grünräumen ist einer der meist genannten Ansprüche an die Alltagsnatur. Im Unterschied zu den Kernstädten beziehen sich die Aussagen der «S5-StädterInnen» aber nicht auf innerörtliche Grünflächen, sondern auf die am Siedlungsrand gelegenen Naherholungsräume. Dabei wird die als üblich empfundene Distanz zu den Naherholungsräumen mit fünf Minuten angegeben.



6 Seen sind besonders attraktive Landschaftskammern – Pfäffikersee. (Foto: Th. Rauch)

*«Wir haben alles rundherum, Seen, Wald, Ried – wir haben, was das Herz begehrt, und zwar in absoluter Nähe. In fünf Minuten ist man im Wald.»*

*(6: > 60 J., m, Werkzeugmacher, in Uster geboren, seit 62 Jahren in Uster)*

Einer der wichtigsten Einflüsse auf die Anspruchshaltung an die nahe gelegenen Naturräume ist der Faktor Familie bzw. kleine Kinder im Haushalt. Für Eltern hat die Ausgestaltung der innerörtlichen Grün- und v.a. der umliegenden Naherholungsräume einen hohen Stellenwert: Sicher, verkehrsfrei, grün, schnell zu erreichen und übersichtlich sowie nicht zu stark der Sonne ausgesetzt sollten sie sein. Dabei spielen die Förderung der Gesundheit und der Naturbeziehung der Kinder eine entscheidende Rolle. Bei Personen ohne Kinder kommt der Faktor des Ausspannens mittels (sportlicher) Bewegung verstärkt zum Ausdruck. Der Natur fällt dabei eine wichtige Rolle als Arena fürs Durchatmen und Loslassen zu.

#### **Besondere Landschaftskammern der S5-Stadt**

Gewässerräume (Seen, Fliessgewässer, Mooregebiete) bilden in der S5-Stadt wichtige Ankerpunkte und sind besonders attraktive Landschaftskammern. Eine überregionale Bedeutung kommt dem Greifensee, dem Pfäffikersee und dem oberen Zürichsee zu. Sie alle sind Ausflugsziele vieler BewohnerInnen der S5-Stadt, aber auch der Kernstadt Zürich. Neben diesen regionalen Publikumsmagneten gibt es kleinere, lokal bedeutende Fliess- und Stillgewässer. So erweisen sich die Glatt (Dübendorf), der Aabach (Uster) sowie der Egelsee und der Lützelsee (Bubikon) als beliebte öffentliche Naherholungs- und Naturräume für die BewohnerInnen der umliegenden Gemeinden. Die Bewertung dieser Gewässer ist oftmals konträr: Zum einen schätzen die Erholungsuchenden den kontemplativen Charakter (die Ruhe, die Aussicht, die geschützte Natur), zum anderen die vielfältigen Nutzungs-



7 Alltagsnatur für «S5-StädterInnen», «echte» Natur für KernstädterInnen, unterschiedliche Nutzungsvorstellungen können zu Konflikten führen – Pfäffikersee. (Foto: Th. Rauch)

möglichkeiten (Baden, Grillieren, Bootfahren etc.) und die daraus entstehenden sozialen Räume.

Gerade die hohe Attraktivität der Seen birgt auch Schattenseiten in sich. Der Effekt, dass viele StädterInnen die Seen im Hinterland als scheinbar «naturnaher» erleben als ihre städtischen Grünräume, und die vielfachen Angebote für Sportaktivitäten führen an Wochenenden und bei Spitzentemperaturen zu einem enormen Nutzungsdruck auf die Gewässer. Dieser überträgt sich teilweise auch auf die AnwohnerInnen, die dann ihren See (v. a. Greifensee) in diesen Zeiten meiden. Dies bestätigt auch eine Studie von Sutter zu Nutzungskonflikten am Greifensee, worin er feststellt, dass am Wochenende sieben Prozent weniger Seeanlieger (näher als 5 km) nachmittags am See anzutreffen sind als an Werktagen (Sutter 2008). Am Sonntag kommen hingegen neben den zusätzlichen vier Prozent aus der näheren Umgebung bis zu drei Prozent mehr Erholungsuchende von Orten, die mehr als 15 km vom Greifensee entfernt liegen (z. B. Zürich und Winterthur).

*«Die wichtigsten Freiräume für Uster? Greifensee, also wirklich, man kann sagen: erste Priorität. Und zwar für jegliche Sportarten und jegliche Bevölkerungsgruppen. Also wirklich Wahnsinn. Es ist sogar so, dass ich probiere, den Samstag und Sonntag zu meiden, Samstag ist noch o.k., aber Sonntag – wirklich – kommt noch die Hälfte der Seepromenaden-Besucher von Zürich, weil sie finden, hier sei es noch naturnaher. Also es ist wirklich voll. Natürlich auch bei den ersten Frühlingstrahlen. Sie haben ja den Inlineskater-Weg gemacht. (...) Dann natürlich die Verbindungswege am Aabach vom Bahnhof*

*zum See, die finde ich auch sehr lauschig. Und dann kommt ziemlich schnell mal der Pfäffikersee als Naherholungsgebiet, der fast noch schöner ist als der Greifensee.» (7: 30–50 J., w, Hausfrau und Mutter, Teilzeitstelle als Ingenieurin, zugezogen aus ZH, Neuzuzügerin in Uster)*

Erstaunlich ist, dass diese (Über)Nutzung zwar von vielen Befragten thematisiert, selten aber als einschneidend problematisiert wird. Im Gegenteil: Zwar wird oft auf die Heerscharen von WochenendbesucherInnen hingewiesen – insbesondere in den Seeanlieger-Orten wie Uster (Greifensee) oder Rapperswil-Jona (Zürichsee). Dies geschieht aber v. a., um einen für die AgglomerationsbewohnerInnen wichtigen Standortvorteil hervorzuheben: die Nähe des Sees. Allein diese Nähe erlaubt ihnen den Luxus, den Massen auszuweichen. Statt zu Spitzenzeiten an den See zu gehen, werden die Randzeiten bzw. die Wochentage genutzt.

Neben den Gewässerräumen finden auch die Wälder spezielle Erwähnung, und zwar als Orte des Rückzugs und für sportliche Aktivitäten. Darüber hinaus wird der Wald als lärmschluckender Schutzschild wahrgenommen. Dieser Naturraum steht häufig für die kontemplative Erholung. In der S5-Stadt suchen die Befragten den Wald als Ort zum Abschalten oder zum Sammeln von Beeren und anderen Wald-Produkten auf. Diese Art der Wahrnehmung und Nutzung ist auch aus anderen qualitativen und quantitativen Untersuchungen belegt. Der Wald wird allgemein stark mit Natur und Wildnis, aber auch mit Schönheit, reiner Luft, Freiheit und Erholung assoziiert (Wild-Eck 2002; Oldörp et al. 2008). Wenn der Wald zur Sportarena wird, dann gehen die «S5-StädterInnen» vor allem joggen, radfahren und (Marathon) laufen. Da der Wald der Bevölkerung ganzjährig als dreidimensionaler Freiraum offensteht, kann seine Bedeutung als Alternative zu den Gewässern nicht überschätzt werden.

*«An den See gehen wir eher, wenn es Erholung, Entspannung sein soll. Und beim Wald ist es oftmals verbunden mit Rennen oder Sport. Vielleicht eher die sportliche Aktivität, die findet häufiger im Wald statt, und das entspannte Umherschauen und visuelle Geniessen ist wahrscheinlich eher am See angesagt.» (5: 30–50 J., m, Dozent, zugezogen aus ZH, seit 7 Jahren in Uster)*

### **Unterschiedlicher Umgang einzelner Gemeinden mit ihren Naturräumen**

Dübendorf lebt als viertgrösste Stadt des Kantons Zürich (23 000 E.) in einer ständigen Ambivalenz zwischen Stadt und Vorstadt und hat Mühe, seine Identität zu finden. Das Standortmarketing setzt auf eine hohe Qualität der Arbeitsplätze, und die Stadt hat für eine stärkere ökonomische Entwicklung bereits die Bahnhöfe Stettbach und Dübendorf als Zentrumszonen festgelegt. Der zwischen diesen Bahnhöfen und am Rand der Stadt Zürich liegende Hochbord-Hügel (Aushubmaterial des Stettbach-Tunnels) wird von den Behörden vorwiegend als soziale Konfliktzone wahrgenommen, da dieses Ruderalgebiet<sup>4</sup> neben Pionierpflanzen Jugendliche anzieht, die dort einen Freiraum für sich entdeckt haben. Andererseits werden die fehlenden Grünräume im angrenzenden, gleichnamigen Einkaufs- und Dienstleistungsgebiet teilweise als Ursache einer Verslummung erkannt. Dies scheint aber genauso wenig eine konsequente Grünraumplanung auszulösen wie die Empfeh-

<sup>4</sup> Als Ruderalvegetation wird die Vegetation an Orten bezeichnet, die vom Menschen stark verändert oder gestört wurden und weder land- noch forstwirtschaftlich genutzt werden (z. B. auf Bauschutt, an Strassenrändern).



8 Dübendorf setzt auf eine hohe Qualität der Arbeitsplätze und vergisst dabei oft die Grünräume. (Foto: D. Blumer)

lung einer «Aufwertung des Glattufers» im GLOW-Manifest zur Gestaltung des Lebensraumes Netzstadt Glattal (GLOW 2005).

Ganz anders verhält sich die Stadt Uster (30 300 E.). Neben innovativen und ökonomisch lukrativen Bauprojekten (z. B. Wohnüberbauung «Im Lot») sowie Kulturinitiativen (Wakkerpreis für Ortsbildschutz) hat sie ihre Naturräume schon früh durch verschiedene ökologische Kleinprojekte aufgewertet (Vernetzung ökologischer Ausgleichsflächen, Vermarktung von regionalen Landwirtschaftsprodukten, Auszonung von Schutzgebieten, Planung von innerstädtischen Parks etc.), sie zu einem Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) zusammengefasst und damit in einen grösseren Zusammenhang gestellt. Innerstädtisch wird im öffentlichen Raum mittels proaktiver Kommunikation einiges an Bewusstseinsbildung in Bezug auf den Wert von Ökosystemen geleistet. So wurde z. B. eine Ruderalfläche mitten in der Stadt ausgeschildert, damit die Vorübergehenden auch die auf den ersten Blick unspektakulären Pionierpflanzen eines Kiesplatzes erkennen und wertschätzen lernen. Zum Schutz des überregional bedeutenden Greifensees wurde gemeinsam mit anderen Anlieger-Gemeinden die «Greifensee-Stiftung» gegründet, die sich um die naturverträgliche Nutzung und Sauberhaltung des Schutzgebietes kümmert.

Bubikon (6100 E.) hat bereits 2002 mit seiner Nachhaltigkeits-Strategie eine übergeordnete Vision entwickelt, die weit über ein LEK hinausweist. Dabei wurden neben ökonomischen, sozialen und energetischen Massnahmen Landumlegungen, Meliorationen und Pflanzaktionen durchgeführt. Nach den Landumlegungen konnte die Gemeinde ein schönes Riedgebiet unter Schutz stellen, sodass während der Wachstumsperiode und der Brutzeit Pflanzen und Tiere ungestört bleiben. In kalten Wintermonaten pflegt sie aber dieses «Hüsliriet» zu fluten, um es der Bevölkerung der umliegenden Gemeinden für Wintersport-Aktivitäten und nachbarschaftliche Begegnungen zur Verfügung zu stellen. Die neu gewonnenen und die



9 Siedlungen am Wasser sind begehrt – ökonomisch lukrative Bauprojekte in Uster.  
(Foto: Th. Rauch)

bereits bestehenden Naherholungsgebiete werden wegen ihrer Vielfalt und der relativen Besucherarmut von den AnwohnerInnen sehr geschätzt und als Qualitätsmerkmale höher gewertet als Parks in der Kernstadt Zürich.

Die Gemeinden Rapperswil und Jona haben 2007 mit visionärem Weitblick über die Kantonsgrenze zwischen Zürich und St.Gallen hinweg zu einer Stadt (25 700 E.) fusioniert. Neben dem touristisch attraktiven historischen Stadtkern und der blühenden Wirtschaft hat die Stadt weitere Standortvorteile zu bieten: einen idyllischen Blick über den See in die Berge oder aufs Schloss und weite Naherholungsgebiete (Seeufer-«Riviera» beim Zentrum, Strandweg nach Schmerikon und Wälder im Hinterland). Die unter Schutz stehende Flachwasserzone der Joner Allmend dient den alljährlich wiederkehrenden Zugvögeln als wichtiger Stützpunkt. Leider ist der Seeuferweg zwischen Rapperswil und Feldbach nicht durchgehend, wie dies aus NutzerInnen Sicht wünschenswert wäre. Gemäss dem Willen der Stadtbehörden soll er auch nicht vor weiteren Verbauungen bewahrt werden.

## Diskussion

### Kaskadeneffekt

Die Unterscheidung zwischen Alltags- und «echter» Natur weist auf ein Wahrnehmungsphänomen hin. Viele «S5-StädterInnen» wissen ökologische Qualitäten durchaus zu schätzen. Sie suchen diese aber meistens nicht in der Alltagsnatur vor der Haustüre. Im Alltag liegt der Fokus auf der Erholung, die möglichst rasch erlangt werden soll. Dies erklärt auch den Anspruch, in fünf Minuten «draussen» zu sein. «Echte» Natur ist erst durch eine längere oder kürzere Reise zu haben. Die «wahre» Natur wird meist mit spektakulär oder exklusiv gleichgesetzt. Gesucht und gefunden wird diese darum nicht in den (von den Befragten zwar als qualitativ gut empfundenen) Naturräumen vor der Haustüre (Wald, See, Landschaft), sondern in den



10 Naturschutzgebiet «Hüsliriet» im Sommer – Bubikon.  
(Foto: I. Rentsch)



11 Soziale Begegnungszone im gefluteten Naturschutzgebiet «Hüsliriet» im Winter – Bubikon. (Foto: Th. Rauch)



12 Erholung und Naturbeobachtung für Ansässige und KernstädterInnen – Holzsteg zwischen Rapperswil und Hurden/Pfäffikon SZ. (Foto: D. Blumer)

nahe gelegenen Bergen, bei Ausflügen in andere Schweizer Naturräume oder in den Ferien. Anders verhält es sich bei den StädterInnen aus Zürich oder Winterthur, für sie liegt die Alltagsnatur in den innerstädtischen Grünräumen (z. B. Stadtparks) in einem Umkreis von 10–15 Min. Fussweg (Seeland & Ballesteros, 2004). Um «echte» Natur zu erleben, fahren zwar auch sie teilweise in entfernte Gebiete. Aber viele finden «echte» Natur bereits in der S5-Stadt – beispielsweise am Greifensee.

Es können somit zwei Effekte festgestellt werden: Die Naturräume in der S5-Stadt werden entlang unterschiedlicher Logiken wahrgenommen und bewertet. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsweisen und Aufsuchungszeiten erfüllen sie nicht nur ungleiche Funktionen, sondern erzeugen auch eine andere Wahrnehmung. Die unspektakuläre Alltagsnatur der S5-Stadt-BewohnerInnen wird zur begehrten und vielseitig genutzten «echte(re)n» Natur der StädterInnen. Es stellt sich somit ein Kaskadeneffekt ein, der sowohl mit einer urbanen, naturfernen Wahrnehmung von Natur (Ipsen 2000) als auch mit unterschiedlich gelagerten Zugriffsmöglichkeiten erklärbar ist. Es ist gerade diese Verfügbarkeit einer qualitativ hochstehenden Alltagsnatur, welche die Agglomerations-BewohnerInnen – wie erwähnt – als besondere Qualität ihrer Standorte bezeichnen.

Als zweiter Effekt ist festzustellen, dass die Natur aufgrund unterschiedlicher Raum(nutzungs)definitionen zum umstrittenen Gebiet wird. Indem Nutzungs- und Wahrnehmungspraxen aufeinanderprallen, wird auch der Streit darüber entfacht, wem die Natur in der Agglomeration «gehören» kann und soll. In den Interviews zeigen sich unterschiedliche Strategien der S5-Stadt-BewohnerInnen im Umgang damit. So werden z. B. die sich als Publikumsmagnete erweisenden Naturräume (v. a. Gewässer) an Wochenenden eher gemieden und deren Besuch auf die Randzeit oder auf Tage unter der Woche verschoben. Stattdessen werden weniger frequentierte, nahe gelegene Orte oder – der Logik des Kaskadeneffekts folgend – entferntere Gebiete aufgesucht. Mitunter umstritten – auch bei den zuständigen lokalen Planungsexperten – sind hingegen Unterhaltmassnahmen und Massnahmen zur Unterbindung des teils kritisierten NutzerInnenverhaltens (Verschmutzung durch Weggeworfenes, Ignorieren von Nutzungsregeln oder Schutzgebieten, Verkehrsaufkommen oder wildes Parkieren etc.). In diesem Zusammenhang diskutiert werden Fragen der finanziellen Zuständigkeit (Infrastrukturangebote, Unterhalt, Kontrollaufgaben zu Spitzenzeiten etc.) der betroffenen S5-Stadt-Gemeinden (bzw. deren SteuerzahlerInnen) für die von Externen stark frequentierten Freiräume.

So besteht seitens der S5-Stadt-BewohnerInnen bezüglich ihrer Alltagsnatur klar das Bedürfnis, diese entlang ihrer alltäglichen Nutzungsanliegen zu gestalten. Zwar wird eine attraktive Landschaft auch als Plus für das lokale Gewerbe und das Image des eigenen Wohnorts verstanden, zugleich erweisen sich die hohen Besucherfrequenzen aber als Belastung (Nutzungsichte, finanzielle Zuständigkeit) für die Qualitäten der eigenen Agglomeration. Zu selten sind gemeindeübergreifende Ansätze zu finden wie im Falle des Greifensees (Greifensee-Stiftung).

### **Urbane Naturwahrnehmung und -nutzung**

Zu den zentralen «weichen» Faktoren der S5-Stadt gehören die Seen und Bäche bzw. die ihnen zugeschriebene Erlebnisqualität, welche als fünf Mal höher eingestuft wird als diejenige des umliegenden Landes (Gabathuler, mündl. Mitteilung 2008).

Diese Bewertung wird durch die BewohnerInnen der S5-Stadt durchwegs bestätigt. Neben den attraktiven Gewässern sind aber auch ruhige, ländliche Spazierwege oder artenreiche Wälder Anziehungspunkte. Darüber hinaus werden die ästhetischen Qualitäten wie Aus- und Weitblicke sowie abwechslungsreiche Landschaftsbilder geschätzt.

*«Wenn ich meinen Marathon-Trainingslauf mache, laufe ich von Dübendorf nach Rapperswil (ca. 30 km). Unterwegs gibt es sehr schöne Räume, die ich genieße, z.B. das Greifenseegebiet, dann die Moorgebiete um Bubikon herum, und über den Hügel nach Rapperswil. Das ist eine der schönsten Strecken: die abwechslungsreiche Landschaft vom flachen Gebiet, nahe dem Greifensee, bis zum Hügelgebiet bei Grüningen und dann in Bubikon der Lützelsee mit den verschiedenen Moorgebieten. Das Bild bleibt mir im Kopf, noch lange Zeit. Dann auch die Hügelformen, weiche Formen und die Aussicht von oben z.B. vor Rapperswil, dort sieht man das Ganze, die Seen, die Berge – das ist wunderbar.» (1: > 60 J., m, Liegenschaften-Makler, zugezogen aus der Ostschweiz, seit 30 Jahren in Dübendorf)*

«Weiche» Faktoren spielen nicht nur bei der Wohnungssuche, sondern auch als Standortqualität für Unternehmen eine wichtige Rolle (Müller 2007). So geben diese emotionalen Faktoren bei der Schlussauswahl eines neuen Standortes meist den Ausschlag für den Entscheid (Meier 2008). Diese Einschätzung wird durch verschiedene innovative Firmen wie zum Beispiel Crealogix in Bubikon bestätigt.

Die konstante Präsenz der Naturräume führt aber bei den BewohnerInnen zu einer Gewöhnung, welche die Alltagsnatur der S5-Stadt unspektakulär macht, sie in den Hintergrund treten lässt. Alltagsnatur wird dadurch weniger zum Erlebnisort an sich als zu einer oft nur unbewusst wahrgenommenen Kulisse alltäglicher Aktivitäten (Strey & Winter 1995, Tessin 2004). Dadurch wird deutlich, dass in der Alltagsnatur eigentlich eine fiktive, in den Köpfen der Menschen kreierte Landschaft gesucht wird – eine Sicht auf die Natur von StädterInnen, die keine landwirtschaftliche Produktionsaufgabe und Bodenverbundenheit mehr haben (Burckhardt 2008). Die Landschaft wird mit einem emotionalen Heimatgefühl belegt. Dieses Gefühl ist Ausdruck eines aktuellen Lifestyles und eines urbanen Landschaftsbildes, das auf die Naturräume der Agglomeration projiziert wird.

*«Ich bin so aufgewachsen, einen Berg im Rücken und die Aare zu Füßen, und irgendwie gehört das für mich schon zum Geborgenheitsgefühl, und daher ist es in Dübendorf ein bisschen ähnlich. Ich kann andere Landschaften auch schätzen, wenn ich auf Reisen bin, aber für das Geborgenheitsgefühl oder das Heimatgefühl braucht es einen Berg und einen Fluss.» (2: > 50 J., w, Biologin/Hortleiterin, zugezogen aus Zürich, seit 12 Jahren in Dübendorf)*

Die meisten modernen Agglomerations-BewohnerInnen sind anspruchsvolle StädterInnen, denen allen gemeinsam ist, dass sie neben einer hervorragenden städtischen Infrastruktur eine üppige Alltagsnatur näher vor der Haustür haben

(wollen), als dies in der Kernstadt möglich ist. Dieser Anspruch ist infolge des zeitlichen Zusammenrückens der Gemeinden, d. h. des Schrumpfens des Raumes durch die schnelle und gute Verkehrsanbindung an die Kernstadt, erfüllbar. Neben den erschwinglichen und grosszügigen Wohneinheiten und dem gut erreichbaren kulturellen Angebot der Kernstadt stellt also die exklusive und schnelle Zugriffsmöglichkeit auf (noch) reichlich vorhandene und vielfältige Naturräume für die AnwohnerInnen ein «surplus» respektive ein Luxusgut dar, dessen Exklusivität aber oft erst im Gespräch bewusst wird. Die BewohnerInnen der Agglomeration S5-Stadt finden also hier tatsächlich eine optimale Kombination von «hard» und «soft factors», d. h. sie erhalten den «5er» und das «Weggli».

## Fazit und Massnahmen

Unsere Untersuchungsergebnisse stützen jüngste Studien, die deutlich machen, dass Agglomerationen nicht nur über harte Faktoren planbar sind, da den Akteuren nicht alle Parameter eines Siedlungswachstums bekannt sind und auch nicht bekannt sein können (Hildebrand 2006; Diener et al. 2006). «Soft factors» und damit das Bild eines Raumes sowie die Identifikation mit einem Raum können sich als ebenso wichtig für die Siedlungsentwicklung erweisen wie harte Faktoren. Die starke Ausprägung der «weichen» Standortfaktoren der S5-Stadt – wie schöne und ökologisch wertvolle Naherholungsgebiete, dörfliche Sozialkontakte oder Ruhe – entsprechen ganz eindeutig einem «surplus between the countryside and the town» (Adell 1999: 13). Naturnahe Grünräume in der Agglomeration müssen als «soft factors» neu gewertet werden.

Der heutige Trend der Siedlungsentwicklung ist nicht dauerhaft fortsetzbar, denn damit ist keine nachhaltige Entwicklung erreichbar. «Die wenigen noch verbliebenen unzersiedelten und zersiedlungsarmen Gebiete sollten wirksam vor Zersiedelung und Siedlungsflächenausweitung geschützt werden.» (Jaeger et al. 2008: 159). Durch den Bau der Verkehrsadern ist die Landschaft in der S5-Stadt bereits heute so stark durchschnitten, dass die durchschnittliche unzerschnittene Fläche ohne Strassen oder Schienenstränge kleiner als 4 km<sup>2</sup> ist (Bertiller 2007: 209). Die Unter-Schutz-Stellung einzelner Gebiete, wie z. B. des Greifensees oder der Drumlinlandschaft zwischen Wetzikon und Dürnten, hat eine klare Bremswirkung auf diese Entwicklung erzielt (Bertiller 2007; Meier 2003).<sup>5</sup>

Diese Fakten zeigen, dass für eine zukunftsfähige Entwicklung der gesamten S5-Stadt weitsichtige Gesamt-Strategien nötig sind, wie sie beispielsweise der neu überarbeitete Richtplan oder der «Verein Metropolitanraum Zürich» anstreben. Letzterer hat erkannt, dass die ökonomische Entwicklung durch gemeinsame Ziele, die über enge wirtschaftliche Interessen hinausreichen, gestärkt werden kann. Sein Ziel ist die Förderung von Wirtschaft, Lebensraum, Verkehr und Gesellschaft ([www.metropolitanraum-zuerich.ch](http://www.metropolitanraum-zuerich.ch)). In seiner Zielsetzung sind mit der Nennung des «Lebensraumes» auch ökologische Faktoren enthalten. Dies sind Kriterien, die der Bevölkerung als «soft factors» ihres Wohnortes in der S5-Stadt wichtig sind. Zukunftsfähige Visionen und Strategien in der Agglomeration S5-Stadt müssen diese miteinbeziehen. Der Schutz von Natur und Landschaft kann auch die urbanlandschaftliche Qualität naturnaher Erholungsräume und die Lebensqualität für die Gesellschaft verbessern sowie das ökonomische Angebot erweitern. Die Agglo-

<sup>5</sup> In geschützten Gebieten erfolgt die Zerschneidung langsamer, und die Artenvielfalt ist stabil geblieben oder hat zeitweise etwas zugenommen. Am Greifensee wurden in den letzten 20 Jahren 241 Vogelarten beobachtet (ASUG 2009). In der Drumlinlandschaft entdeckten Forschende neben den 50 bekannten Libellenarten gar eine Zwerglibelle (*Nehalennia speciosa*), die als ausgestorben gegolten hatte (Wildermuth 2008).



13 Eine gemeinsame Identifikation der AgglomerationsbewohnerInnen mit dem Siedlungsraum der S5-Stadt existiert nicht. Nur die Naturräume, wie hier die Gegend rund um den Pfäffikersee, könnten eine identitätsstiftende Klammer bilden. (Foto: Th. Rauch)

meration würde dann als wertvoller Lebens- und Arbeitsraum mit herausragenden Naturraum-Qualitäten wahrgenommen (StremLOW et al. 2003).

Genau dieses Ziel verfolgt eine nachhaltige Agglomerationsentwicklung. Tragfähige Lösungen sind durch das Aushandeln von ökologisch notwendigen, ökonomisch klugen und sozial möglichen Interessen (Häberli et al. 2002) unter Berücksichtigung eines Gleichgewichts zwischen den Interessenpartnern erreichbar (Schweizerischer Bundesrat 2008). Die dafür notwendige Diskussionsbereitschaft und bessere Zusammenarbeit sind gerade auch in Metropolitanräumen Schlüsselfaktoren für eine gute Konkurrenzfähigkeit und eine zukunftsfähige Entwicklung. Deshalb fördert der Bundesrat mit seiner Agglomerationspolitik die koordinierte, effiziente und wirksame Lösung von Problemen in und zwischen den Agglomerationsgemeinden (ARE, Agglomerationsprogramm 2003).

Angesichts der ungebrochenen Entwicklungsdynamik in der S5-Stadt erscheint es im Sinne einer nachhaltigen Agglomerationsentwicklung als zentral, bereits heute zu handeln, soll die bestehende Qualität der Naherholungsgebiete auch in Zukunft erhalten bleiben. Der Ansatz dazu sollte sein, die Entwicklungen der S5-Stadt nicht mehr von ihrem Siedlungsraum aus zu planen, sondern vielmehr aus der Perspektive der unbebauten Frei- und Naturräume zu denken. Die Naturräume der S5-Stadt dürfen in dem Sinne nicht mehr nur als Restflächen zwischen Siedlungen betrachtet werden und Restprodukte partikulärer Gemeindeentwicklungen darstellen. Vielmehr müssen die Frei- und Naturräume die Entwicklung der S5-Stadt definieren. Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse erweisen sich aus dieser Perspektive drei Massnahmen als sinnvoll, um den Mehrwert der Grünräume für die S5-Stadt zu nutzen und die Klammer, welche diese Naherholungsgebiete darstellen, zu verstärken. Die Gegensätze zwischen Urbanität und Ökologie



14 Naturnahe bewirtschafteter Privatgarten aus Uster. (Foto: Nathalie Guinand)

müssen überbrückt und beide Bereiche gleichberechtigt gefördert werden, sodass Synergien entstehen. Die hohe Identifikation der Bevölkerung mit den Naturräumen veranlasst uns anzunehmen, dass die folgenden Massnahmen eine Chance haben, akzeptiert und realisiert zu werden.

### Schaffung von qualitativ attraktiven Grüngürteln

Für die S5-Stadt wäre es notwendig, die Grünräume zwischen der Stadt Zürich und den angrenzenden Agglomerationsgemeinden respektive zwischen den S5-Stadt-Gemeinden zu bewahren und einen «Grüngürtel» mit grösseren Parks zu schaffen. Diese Massnahme würde die historische Entstehung von Siedlungen verdeutlichen und ihr schleichendes Zusammenwachsen verhindern. Darüber hinaus hätten Grüngürtel als Elemente eines zusammenhängenden Grünflächensystems einen ökologischen Effekt.<sup>6</sup>

Eine internationale Untersuchung der Artenvielfalt in fünf Städten der USA (Washington DC, Tucson), Europas (Berlin, Florenz) und Japans (Chiba City) wies nämlich nach, dass die Artenvielfalt (Vögel, Farne) im gesamten städtischen Raum höher ist, je mehr Grünflächen in der Stadt zentral vorhanden sind (Turner et al. 2004).<sup>7</sup> Wird zudem die Anzahl unterschiedlicher Habitats auf engem Raum und diejenige ökologischer Nischen erhöht, kann auch der Artenreichtum und die Diversität an Vögeln und Schmetterlingen gefördert werden (Fontana 2008). Eine derartige «Mosaik»-Landschaft (Duelli in Fontana 2008) ist nicht nur in Siedlungen wieder anzustreben, sondern vor allem in bestehenden Naturräumen zu erhalten. So könnte z. B. der Hardwald zwischen Wallisellen und Kloten zu einem Stadtpark mit neuer urbaner Qualität aufgewertet werden (Diener et al. 2006). Er könnte gemeinsam mit dem Baurenholz und dem Hochbord-Hügel ein wichtiges ökologisches Verbindungselement im Grüngürtel zum Zürichbergwald darstellen. Der «Patchworkcharakter» würde sich in vielfältigen Naturräumen zeigen, die von touristisch genutzten Naturschutzgebieten über fein gegliederte, stille Landschaftskammern bis zu vielfältigen, naturnah bewirtschafteten Privatgärten<sup>8</sup> reichen würden.

### Aufwertung von bestehenden und Schaffung von zusätzlichen Gewässerräumen

Da die Seen- und Moorlandschaften des Zürcher Oberlandes (Greifensee, Pfäffikersee, Lützelsee, Drumlinlandschaft) Überreste des früheren Ur-Greifensees zwischen

<sup>6</sup> Frankfurt a. M. hat bereits 1991 ein Grüngürtelsystem initiiert, das seit 1996 als Landschaftsschutzgebiet von Hessen anerkannt ist.

<sup>7</sup> Metropolen mit peripher gelegenen Parks weisen eine geringere Biodiversität auf. In den fünf Städten lebten gerade mal 8.9% der EinwohnerInnen in einer Umgebung mit hoher Biodiversität, während 33% mit einer geringen Artenvielfalt vorlieb nehmen mussten. Washington DC besitzt viele Parks innerhalb der Stadt, wodurch die Biodiversität in der gesamten Metropole höher ausfällt.

<sup>8</sup> Moretti konnte zeigen, dass in naturnah gepflegten und selten geschnittenen Gärten die meisten Tier- und Pflanzenarten leben (Moretti 2008).

Grünigen und Dübendorf sind, könnte die Aufwertung einiger Fliessgewässer oder gar eine Erweiterung des Angebots durch neue künstliche, aber naturnah angelegte Seen geprüft werden (vgl. Irchelpark mit See in Zürich).

Die wichtigsten «Surpluses» (Adell 1999) in der S5-Stadt sind ganz klar die Seen und Bäche. Eine quantitative Befragung von 1000 AnwohnerInnen von Fliessgewässern hat gezeigt, dass ihnen eine vielfältige Natur und teilweise ein ausgebauter Zugang zu den Gewässern wichtig sind. Fast 80% der Dübendorfer wären beispielsweise bereit, pro Haushalt und Jahr einen Beitrag von Fr. 52.– zu bezahlen, um die Glatt auszuweiten und für den Langsamverkehr (Wandern, Spazieren, Velofahren) zu erschliessen (Arnold 2009: 9). Seit Jahrzehnten stellt der Greifensee für viele Menschen aus der näheren und weiteren Umgebung eine Oase für Erholung, Ruhe und Freizeitvergnügen dar (Schneider 1986; Sutter 2008). Die Erholungsuchenden, die dieses Gebiet aufsuchen, wurden aber bisher noch nicht über ihre Zahlungsbereitschaft für die durch die Greifensee-Stiftung und die Anlieger-Gemeinden bereit gestellte und gepflegte Infrastruktur befragt. Das Angebot an Seen ist für die grosse Nachfrage in der S5-Stadt viel zu bescheiden.

### **Schaffung eines regionalen Naturparks in der Metropolitanregion Zürich**

Die Lancierung eines regionalen Naturparks<sup>9</sup> (nicht eines geschützten Nationalparks oder eines Naturschutzgebietes!) oder eines Agglomerationsparks als Standortqualitäts-Merkmal für die S5-Stadt könnte eine Aufwertung der gesamten Region initiieren. Sie sollte unter Mitbestimmung der lokalen Bevölkerung geschehen und das Ziel verfolgen, Natur und Landschaft als Erholungsort – insbesondere für die BewohnerInnen der Agglomeration und nicht nur als Naherholungsraum für die KernstädterInnen – zu bewahren und die regionale ökonomische Wertschöpfung zu fördern. Die Region soll damit auf keinen Fall zum Museum oder zu einem Disneyland degradiert werden (Frick et al. 2009). Das Naturschutzgebiet Greifensee und das einmalige Moorgebiet der Drumlinlandschaft sowie die kantonalen Naturschutzgebiete im Zürichseebecken (Joner Allmend, Wurmsbach, Busskirch Kt. SG sowie Frauenwinkel Kt. SZ), eventuell ergänzt durch das Tössquellgebiet, könnten als bedeutende Aushängeschilder im Zentrum stehen.

Qualitativ hochstehende und wertvolle Naturräume sind sowohl für private Bedürfnisse als auch für ökonomische Zwecke von Bedeutung. Auch wenn Unterschiede in den Qualitäts-Ansprüchen verschiedener Zielgruppen auszumachen sind (Müller 2007), eines ist sicher: «Intakte Natur- und Kulturlandschaften bilden eine der wichtigsten Ressourcen für den naturnahen Tourismus.» (Siegrist et al. 2002: 102). Jährlich geben Erholungsuchende in der Schweiz Fr. 2.3 Mrd. für den naturnahen Tourismus aus, 30% davon stammen von einheimischen Gästen (Siegrist et al. 2002: 95). Damit bildet der naturnahe Tourismus auch für die S5-Stadt ein mögliches finanzielles Standbein für die gesamte Region. Da in Zukunft noch mehr Menschen in urbanen Räumen leben werden, postuliert eine Studie des Gottlieb Duttweiler Instituts GDI eine starke Zunahme der Beliebtheit und der Frequentierung von Naturparks und Naherholungsgebieten (Lüdi 2009). Diesem Anspruch könnten die Behörden durch die Bewahrung der noch bestehenden naturnahen Naherholungsräume gerecht werden.

<sup>9</sup> Pärke von nationaler Bedeutung haben das Ziel, aussergewöhnlich schöne Landschaften zu erhalten und aufzuwerten. Gleichzeitig muss sich die Region wirtschaftlich entwickeln können (<http://www.bafu.admin.ch/paerke/index.html>). BAFU: Pärke erhalten grünes Licht, Mitteilung 28. 8. 2009 (<http://www.bafu.admin.ch/paerke/03582/index.html?lang=de>). Stadt Schlieren (2008): Agglomerationspark Limmattal wird unterstützt. Aus der Stadtratssitzung Schlieren vom 17. November 2008.

Nachdem einige Gemeinden der S5-Stadt mit der Erarbeitung eines LEK<sup>10</sup> die Naturraumqualitäten erkannt haben, steht als nächste Stufe das Erkennen von überregionalen Raumqualitäten und die Nutzung dieses Potenzials an. Die Forderung nach einer geringeren Zersiedelung, nach weniger Landschaftszerschneidung, nach Bewahrung der landschaftlichen Eigenart und der regionalen Identität sowie nach Vereinbarkeit mit den Interessen des lokalen Gewerbes können erfüllt werden, wenn die Behörden, die Bevölkerung und die Investoren der Agglomeration S5-Stadt ihr Kapital «intakte Landschaft» erkennen und es mit ansprechendem Zinsertrag nutzen. Die Etablierung eines regionalen Naturparks, wie er bereits in Pfyn-Finges (Frick 2009) oder in Nidwalden-Engelberg (Tobler 2009) geplant wird, könnte für Mensch und Natur der S5-Stadt eine Chance und eine Überlegung wert sein.

<sup>10</sup> LEK = Landschaftsentwicklungskonzept, Gemeinden erarbeiten mit Planungs-Fachleuten unter Einbezug von Bewirtschaftenden und NutzerInnen ein Konzept zur Förderung einer nachhaltigen Landschaftsentwicklung in der eigenen Region, [www.lek-forum.ch](http://www.lek-forum.ch).

## Literatur

- Adell, G 1999, *Theories and models of the peri-urban interface: a changing conceptual landscape. Strategic Environmental Planning and Management for the Peri-urban Interface Research Project*, UK Department for International Development (DFID), unveröffentlicht.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung 2003, *Agglomerationsprogramm. Kurzübersicht über Zweck, Charakter und Inhalt*.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung 2004, *Räumliche Auswirkungen der S-Bahn: eine ex-post Analyse. Zusammenfassung*.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung 2009, *Monitoring urbaner Raum Schweiz – Analyse zu Städten und Agglomerationen*.
- Arnold, M, Schwarzwälder AM, Beer-Thot K, Zbinden M & Baumgart K 2009, «Mehrwert naturnaher Wasserläufe. Untersuchung zur Zahlungsbereitschaft mit besonderer Berücksichtigung der Erschliessung für den Langsamverkehr», *Umwelt-Wissen Nr. 0912*, Bundesamt für Umwelt BAFU, Bern: 124.
- Axhausen, KW, Hurni, L (Hrsg.) 2005, *Zeitkarten Schweiz 1950–2000*. IVT und IKA, ETH Zürich, Zürich.
- Axhausen KW, Frei, A & Ohnmacht T 2006, *Networks, biographies and travel: First empirical and methodological results*, paper presented at the 11<sup>th</sup> International Conference on Travel Behaviour Research, Kyoto.
- Baudepartement Kt. Aargau 2006, *Die aktuellen LANAG-Zahlen 2006*, Hintermann & Weber AG, Rodersdorf.
- Baudirektion Kanton Zürich 2007, *Nachhaltige Entwicklung im Kanton Zürich: Auf Kurs? Zahlen und Fakten 1990–2005*, Zürich.
- Bertiller, R, Schwick, C & Jaeger J 2007, *Landschaftszerschneidung Schweiz. Zerschneidungsanalyse 1885–2002 und Folgerungen für die Verkehrs- und Raumplanung*, ASTRA-Bericht, Bern.
- BFS/BAFU Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Umwelt 2007, *Umweltstatistik Schweiz in der Tasche*.
- BFS Bundesamt für Statistik 2008, *Nachhaltige Entwicklung in Kürze 2008. 17 Schlüsselindikatoren zeigen den Fortschritt*, Neuchâtel.
- BFU Bundesamt für Umwelt 2009, «Zustand der Biodiversität in der Schweiz. Ergebnisse des Biodiversitäts-Monitorings Schweiz (BDM) im Überblick, Stand: Mai 2009», *Umwelt-Zustand Nr. 0911*. Bundesamt für Umwelt, Bern: 112.
- Boczek, B 2002, «Gestaltungsaufgabe Stadtlandschaft am Beispiel der Rhein-Main-Region», in K Wilhelm & G Langenbrink, *City-Lights – Zentren, Peripherie, Regionen. Interdisziplinäre Positionen für eine urbane Kultur*. Böhlau, Wien.
- Burckhardt, L 2008, *Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft*. Martin Schmitz Verlag, 2. Auflage, Berlin.
- Cunha, A & Schuler M 2001, «Métropolisation, changement de régime d'urbanisation et fragmentation de l'espace: enjeux de la gouvernance des agglomérations en Suisse», *Swiss Political Science Review* 7(4): 119–126.
- Diener, R, Herzog, J, Meili, M, de Meuron, P & Schmid C 2006, *Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait*, Birkhäuser – Verlag für Architektur, Basel.
- Fontana, S 2008, *Responses of bird community and functional composition to ecological gradients in Swiss cities*, Master thesis, Conservation Biology Department, University of Basel.
- Frick, J, Fischer, M & Staub A 2009, «Wie gross ist die Akzeptanz des Regionalen Naturparks Pfyn-Finges in der lokalen Bevölkerung», *Informationsblatt Landschaft, WSL, 73/2009*, Birmensdorf.
- Gabathuler, Ch 1993, «Zum Beispiel die Zürcher S-Bahn», in R Meier & R Muggli (Hrsg.), *S-Bahnen als Instrument der Siedlungs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik*. Tagung vom 23. 9. 1993, Bern. Schriftenreihe der Schweizerischen Gesellschaft für Verwaltungswissenschaften (SGVW), Bd. 25, 6. 1994.
- Gerber, A 2003, «Evaluation Nutzungsplanung aus der Sicht der nachhaltigen Siedlungsentwicklung», *Siedlungsbegrenzung für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung*, ARE Bundesamt für Raumentwicklung.
- GLOW. das Glattal 2005, *Manifest «Gemeinsame Gestaltung des Lebensraums Netzstadt Glattal»*. [www.glow.ch](http://www.glow.ch). Zugriff: 31. 7. 2009.
- Häberli, R, Gessler, R, Grossenbacher-Mansuy, W & Lehmann-Pollheimer, D 2002, *Vision Lebensqualität. Nachhaltige Entwicklung – ökologisch notwendig, wirtschaftlich klug und sozial möglich*, vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich. Zürich.
- Hildebrand, S 2006, «Urbane Schweiz. Urbanistische Konzepte für die Schweiz von 1930 bis heute», in K Borgmann, M Bruhn, S Kuhrau, M Schalenberg, *Das Ende der Urbanisierung? Wandelnde Perspektiven auf die Stadt, ihre Geschichte und Erforschung*. Band 8: 69–83. [http://edoc.hu-berlin.de/e\\_histfor/8](http://edoc.hu-berlin.de/e_histfor/8). Zugriff: 26. 8. 2009.
- Ipsen, D 2000, «Ökologie, Naturverhältnis», in H Häussermann, *Soziologische Stichworte, Opladen*, 2. Aufl., Frankfurt/Main und New York: 182–194.
- Jaeger, J, Schwick, C, Bertiller, R & Kienast F 2008, «Landschaftszersiedelung Schweiz – Quantitative Analyse 1935 bis 2002 und Folgerungen für die Raumplanung. Wissenschaftlicher Abschlussbericht», *Schweizerischer Nationalfonds, Nationales Forschungsprogramm NFP 54 Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung*, Zürich: 344.
- Körner, S 2004, «Der Beitrag von Naturschutz und Ökologie zur Gestaltung der Zwischenstadt», in L Bölling, T Sieverts (Hrsg.), *Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft*. Bd. 1, Verlag Müller + Busmann, Wuppertal: 200–205.
- Lüdi, N 2009, *Die Zukunft der Natur – Wie sich die Beziehung von Mensch und Natur verändern wird*, Eine GDI-Studie im Auftrag von Pro Natura. Gottlieb Duttweiler Institute GDI, The Brain Pool, Rüslikon.
- Meier, C 2003, *Naturoasen im Kanton Zürich brauchen besonderen Schutz. Bericht zum Instrumentarium der Schutzverordnung (SVO)*, Fachstelle Naturschutz Kanton Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich.
- Meier, W 2008, *Interview von Patrick Gunti mit dem CEO Standortmarketing von Greater Zurich Area*, [moneycab.presscab.com/de/templates/?a=50935&z=0](http://moneycab.presscab.com/de/templates/?a=50935&z=0), Zugriff: 19. 9. 2009.
- Moretti, M 2008, «Verblüffende Artenvielfalt in der Stadt – und ihr grösster Sympathieträger», *BiodiverCity. Themenheft 1*, NFP 54.
- Müller, P 2007, «Neue Herausforderungen an die Landschaft in Ballungsräumen, Sind Landschaftsentwicklungskonzepte ein geeignetes Instrument für die Standortförderung?», *Zürcher Umweltpraxis* 48: 17–22.
- Oldörp, H, Blumer, D, Altherr, W & Mäder U 2008, *Nutzung, Naturerleben und Naturschutz – urbane Grünräume in Basel*. Edition Gesowip, Basel.
- Oswald, F & Baccini, P 2003, *Netzstadt. Einführung in das Stadtentwerfen*, Birkhäuser – Verlag für Architektur, Basel.

- Sandtner, M 2004, *Städtische Agglomerationen als Erholungsraum – ein vernachlässigtes Potential. Fallbeispiel Trinationale Agglomeration Basel*, Humangeographische Stadt- und Regionalforschung, Geographisches Institut der Universität Basel.
- Schneider, St 1986, *Naturschutzinteressen im Konflikt mit Erholungsansprüchen – Lösungsansätze am Fallbeispiel Greifensee*, Diplomarbeit Geographisches Institut, Universität Zürich.
- Seeland, K & Ballesteros N 2004, *Kulturvergleichende Untersuchungen zum sozial-integrativen Potential gestalteter urbaner Naturräume in den Agglomerationen Genf, Lugano und Zürich*, Forstwissenschaftliche Beiträge der Professur Forstpolitik und Forstökonomie, Nr. 31, ETH, Zürich.
- Siegrist, D, Stuppäck, S, Mosler, H-J, Tobias, R 2002, *Naturnaher Tourismus in der Schweiz – Angebot, Nachfrage und Erfolgsfaktoren*, Im Auftrag des Sekretariats für Wirtschaft Seco, Hochschule für Technik Rapperswil FTL-HSR und Abt. Sozialpsychologie I, Universität Zürich.
- Sieverts, T 1997, *Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Vieweg, Braunschweig, 3. Auflage.
- Statistisches Amt des Kantons Zürich 2009, *Statistisches Jahrbuch des Kantons Zürich*.
- Stahel, T 2006, *Wo-Wo-Wonige – Stadt- und wohnpolitische Bewegungen in Zürich nach 1968*. Paranoia-City-Verlag, Zürich.
- Stremlow, M, Iselin, G, Kienast, F, Klay, P & Maibach, M 2003, «Landschaft 2020 – Analysen und Trends. Grundlagen zum Leitbild des BUWAL für Natur und Landschaft», *BUWAL Schriftenreihe Umwelt* 352. Bern.
- Strey, G & Winter, G 1995 «Freizeit in der Stadt», in A Keul (Hrsg.), *Wohlbefinden in der Stadt, Umwelt- und gesundheitspsychologische Perspektiven*, Beltz, Weinheim: 137–154.
- Sutter, F 2008, *Nutzungskonflikte am Greifensee*, Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Zürich.
- Schweizerischer Bundesrat 2008, *Strategie Nachhaltige Entwicklung: Leitlinien und Aktionsplan 2008–2011*, <http://www.are.admin.ch>, Zugriff: 19. 9. 2009.
- Tessin, W 2004, *Freiraum und Verhalten soziologische Aspekte der Nutzung und Planung städtischer Freiräume, eine Einführung*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Tobler, G 2009, «Metropolitanräume als Visitenkarten», *Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Forum Raumentwicklung* 3/2009: 15.
- Turner, WR, Nakamura, T & Dinetti M 2004, «Global Urbanisation and the Separation of Humans from Nature», *BioScience* Vol. 54, Caliber, University of California Press, Berkeley.
- Ward Thompson, C 2002, *Urban open space in the 21<sup>st</sup> century. Landscape and urban planning*, 60: 59–72. Elsevier Science B. V. Zugriff: 5. 3. 2008.
- Wild-Eck, St 2002, *Statt Wald – Lebensqualität in der Stadt: die Bedeutung naturräumlicher Elemente am Beispiel der Stadt Zürich*, Seismo-Verlag, Zürich.
- Wildermuth, H 2008, *Konstanz und Dynamik der Libellenfauna in der Drumlinlandschaft Zürcher Oberland, Rückblick auf 35 Jahre Monitoring*, Vierteljahresschrift der Naturforschenden Gesellschaft, Jahrgang 153/3–4: 57–66.

### Leseempfehlungen

- ARE Bundesamt für Raumentwicklung 2009, *Monitoring urbaner Raum Schweiz – Analyse zu Städten und Agglomerationen*.
- BFS Bundesamt für Statistik 2008, *Nachhaltige Entwicklung in Kürze 2008. 17 Schlüsselindikatoren zeigen den Fortschritt*, Neuchâtel.
- Burckhardt L 2008, *Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft*, Martin Schmitz Verlag, 2. Auflage, Berlin.
- Diener, R, Herzog, J, Meili, M, de Meuron, P, Schmid C 2006, *Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait*. Birkhäuser – Verlag für Architektur, Basel.
- Grün Stadt Zürich (Hrsg.) 2006, *Das Grünbuch der Stadt Zürich*. Weber, C, Tschannen, E, Winkler, R, Graf, S, Bähni, I, Zürich.
- Häberli R, Gessler R, Grossenbacher-Mansuy W, Lehmann-Pollheimer D 2002, *Vision Lebensqualität. Nachhaltige Entwicklung – ökologisch notwendig, wirtschaftlich klug und sozial möglich*, vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich.
- Koordinationsstelle Biodiversitäts-Monitoring Schweiz 2009, *Zustand der Biodiversität in der Schweiz. Ergebnisse des Biodiversitäts-Monitorings Schweiz (BDM) im Überblick*, Stand: Mai 2009. Umwelt-Zustand Nr. 0911. Bundesamt für Umwelt, Bern 112 S.
- Moretti, M 2008, *Verblüffende Artenvielfalt in der Stadt – und ihr grösster Sympathieträger, BiodiverCity. Themenheft 1*, NFP 54.
- Rauch-Schwegler, T 2005, *Nachhaltig handeln – illustriert am Beispiel Bauen und Wohnen mit Holz*, hep Verlag, Bern.
- Statistisches Amt des Kantons Zürich (2008): *Baudirektion Kanton Zürich 2007, Nachhaltige Entwicklung im Kanton Zürich: Auf Kurs? Zahlen und Fakten 1990–2005*.
- Sutter, F 2008, *Nutzungskonflikte am Greifensee*, Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Zürich.
- ZKB Zürcher Kantonalbank, 2008, *Regionen-Rating. Wohnqualität im Wirtschaftsraum Zürich im Vergleich*, Tages-Anzeiger, Spezialbeilage, November 2008, Zürich.

# Der Wirtschaftsraum S5-Stadt im Wandel

DAVID GALLATI, MARCO PÜTZ

## *Forschende Institution*

Eidgenössische Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft WSL, Birmensdorf,  
Forschungsgruppe Regionalökonomie und -entwicklung

## *Autoren*

DAVID GALLATI (dipl. geogr.), Geograf, Gruppe Regionalökonomie und -entwicklung

MARCO PÜTZ (Dr. oec. publ., Dipl.-Geogr.), Wirtschaftsgeograph, Leiter Gruppe  
Regionalökonomie und -entwicklung

## Abstract

Die räumlichen Strukturen und das Erscheinungsbild der S5-Stadt sind stark durch wirtschaftliche Aktivitäten geprägt worden. Der Strukturwandel seit den 1980er-Jahren hat dazu geführt, dass vor allem die Textilindustrie ihre Produktion einstellen musste und zahlreiche Industrieareale brach gefallen sind. Neue Dienstleistungs- und High-Tech-Betriebe siedelten sich vermehrt auf der grünen Wiese an. Die heutige Vielfalt des Wirtschaftsraums ist geprägt durch einen Mix kleinerer und mittlerer Unternehmen unterschiedlicher Branchen. In der S5-Stadt sind sowohl Betriebe angesiedelt, die stark lokal verankert sind und einen regionalen Markt bearbeiten, als auch hoch spezialisierte Weltmarktführer, die sich eher dem Standort Zürich zugehörig fühlen. Zu den lokalen Standortqualitäten gehören aus Unternehmenssicht die hochwertige Verkehrsinfrastruktur, die Nähe zur Stadt Zürich (Flughafen, qualifizierte Arbeitskräfte, Image) bei günstigeren Boden- und Immobilienpreisen, die Nähe zu Kunden und Zulieferern sowie attraktive Wohnstandorte. Für eine erfolgreiche weitere wirtschaftliche Entwicklung der S5-Stadt gilt es, den Strukturwandel zur Wissensökonomie fortzusetzen, sich weiter zu internationalisieren und das politische Denken und Handeln in Gemeinde- und kantonalen Grenzen durch mehr regionale Zusammenarbeit abzulösen.

## Einleitung

Die wirtschaftliche Position der Schweiz in Europa wird durch die Dynamik des Kräftefeldes zwischen den Eckpunkten London, Paris, Mailand, München und Hamburg mitbestimmt. Wertschöpfung und Wertschöpfungspotenziale konzentrieren sich dabei zunehmend in den Metropolregionen. Die dynamische Wissensökonomie mit ihren hoch spezialisierten wissensintensiven Dienstleistungen (Finanz- und Dienstleistungsbranche, High-Tech- und Life-Science-Industrien) spielt für die Entwicklung dieser Gravitationsräume der Wirtschaft eine wesentliche Rolle (Thierstein et al. 2006: 13). Die am stärksten metropolitanen Zonen der Schweiz befinden sich im Grossraum Zürich-Aargau-Basel und in der Region Genf-Lausanne-Montreux (Schuler 2006: 37). Zürich stellt dabei den eigentlichen Kern des schweizerischen

Siedlungsgebiets dar und bildet das Zentrum eines durchgehenden Netzes von Rothrist bis Rorschach und von Luzern bis Schaffhausen (Schuler et al. 2007: 376). Die S5-Stadt als Bestandteil des Wirtschaftsraumes Zürich ist zwar funktional eng mit der Kernstadt verflochten, zeichnet sich aber gleichwohl auch durch vielfältige, eigene Wirtschafts-, Arbeits- und Wohnstandorte aus. Sieverts (2005) bezeichnet diesen durch die Sub-, Peri- und Reurbanisierungsprozesse der letzten Jahrzehnte entstandenen Siedlungsraum als Zwischenstadt. Sie ist vor allem geprägt durch Zersiedelung, Urbanisierung des ländlichen Raumes sowie Expansion der Wirtschaft und Bevölkerung.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat generell einen grossen Einfluss auf die räumliche Entwicklung. Die Wirtschaft prägt nicht nur mit ihrem eigenen Bedarf an geeigneten Flächen, Arealen und Standorten für Gebäude und Anlagen die Siedlungsstruktur. Technische Infrastrukturen für Ver- und Entsorgung, Kommunikation und Mobilität sowie der Bedarf an Wohnraum sind ebenfalls sehr raumwirksame Ansprüche, die durch wirtschaftliche Aktivitäten gestellt werden. Daher sind auch die räumlichen Strukturen und das heutige Erscheinungsbild der S5-Stadt im Wesentlichen durch wirtschaftliche Aktivitäten geprägt worden. So hat der Strukturwandel in den 1980er- und 1990er-Jahren dazu geführt, dass viele Betriebe des produzierenden Gewerbes ihre Produktion einstellen mussten und zahlreiche Industriearale brach gefallen sind. Neue Wirtschaftszweige, insbesondere Dienstleistungen, etablierten sich und stellten zum Teil neue Anforderungen an Flächen und Gebäude, die nicht immer auf den vormals industriell genutzten Arealen erfüllt werden konnten. So gibt es heute immer noch Industrie- und Gewerbebrachflächen, die nicht wieder oder umgenutzt werden konnten, nur für einzelne, temporäre Zwischennutzungen in Frage kommen oder ganz brach liegen. Gleichzeitig werden stetig neue Flächen auf der «grünen Wiese» erschlossen und überbaut, und Areale in zentralen Lagen bleiben ungenutzt. Diese Form der Siedlungsentwicklung mit anhaltender Inanspruchnahme von Freiflächen und Zersiedlung entspricht nicht dem Gebot einer nachhaltigen Raumentwicklung im Sinne des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE 2005).

Die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen ist nur zu verstehen und zu erklären, wenn sowohl die örtliche Kontextualität wirtschaftlicher Phänomene als auch die historische Entwicklung regionaler Wirtschaftszusammenhänge berücksichtigt wird. Auf die historische Dimension regionaler Entwicklung wird häufig mit den Begriffen Entwicklungspfad oder Pfadabhängigkeit Bezug genommen. Die Idee der Pfadabhängigkeit ist, dass eine Folge von Ereignissen einen selbstverstärkenden Prozess auslösen kann, dessen Ergebnis eines von mehreren möglichen ist. Pfadabhängigkeit bezieht sich auf die historische Prägung von Institutionen, die rechtlich, organisatorisch oder soziokulturell bestimmt sein kann. Pfadabhängigkeit kann sowohl positive Rückkopplungen zur Folge haben als auch Selbststeuerungs- und Anpassungsprozesse be- oder verhindern, weil es in einem bestimmten Entwicklungspfad eingeschlossen ist (lock-in) (Martin 2006: 47). Meistens wird der Begriff Pfadabhängigkeit verwendet, um die negativen Auswirkungen der lokalen Verfestigung von wirtschaftlichen Strukturen und institutionellen Formen in altindustriellen Regionen zu beschreiben (vgl. Hassink 2005).

Die Diskussion von Entwicklungspfaden und Pfadabhängigkeiten ist Teil der entstehenden Evolutionsökonomie oder evolutorischen Ökonomik (u. a. Nelson, Winter 1982; Hodgson 1993; Magnusson, Ottosson 1997). Die Evolutionsökonomie versucht zu erklären, wie und warum sich wirtschaftlicher Wandel auf eine bestimmte Art (nicht) vollzogen hat. Evolutorische Ansätze in der Regionalentwicklungstheorie betonen neben der Pfadabhängigkeit wirtschaftlicher Entwicklung die «Ortsabhängigkeit» (place dependence, embeddedness) wirtschaftlicher Prozesse (Storper, Walker 1989; Schamp 2002; Hess 2004; Boschma, Frenken 2006; Martin, Sunley 2006). Entsprechend sind unterschiedliche Orte und Regionen durch verschiedene Formen der Pfadabhängigkeit charakterisiert. Die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen ist nicht nur von der Ausstattung mit Standortfaktoren abhängig, sondern wird stark vom technologischen und institutionellen Wandel sowie von *windows of opportunity* bestimmt. Damit sind regionale historische Entwicklungspfade nicht zwangsläufig vorgegeben, sondern können durch unternehmerische oder politische Entscheidungen beeinflusst werden (vgl. Hassink 2005). Als theoretisch-konzeptionelle Ansätze zur Vermeidung oder Überwindung negativer Pfadabhängigkeiten werden in der Literatur u. a. die Konzepte der lernenden Regionen (u. a. Morgan 1997; Hudson 1999; Crévoisir 2000) oder regionaler Innovationssysteme (Fritsch et al. 1998; Braczyk et al. 1998) diskutiert. Beide Konzepte sind handlungsorientiert, integrieren verschiedene Akteursgruppen und betonen die Bedeutung von Sozialkapital und Entrepreneurship, um Lern- oder Innovationsprozesse generieren zu können.

Um die ökonomischen Kräfte der räumlichen Entwicklung in einer Zwischenstadt sichtbar zu machen, hat der vorliegende Beitrag zum Ziel, die aktuellen wirtschaftsräumlichen Strukturen und Trends in der S5-Stadt zu untersuchen. Es geht in einem ersten Teil zum einen darum, die lokalen Spezifika, Standortqualitäten und die Vielfalt des Wirtschaftsraumes sichtbar zu machen. Zum anderen soll die Dynamik der letzten Jahre gezeigt werden, um regionale Orts- und Pfadabhängigkeiten der wirtschaftlichen Entwicklung identifizieren und Hinweise auf zukünftige siedlungsrelevante Entwicklungen gewinnen zu können. Ausserdem ist von Interesse, durch welche Aktivitäten, Massnahmen und Gelegenheiten neue regionale Entwicklungspfade eingeschlagen und ein regionaler Strukturwandel herbeigeführt werden konnte. Diese datenbasierte, quantitativ-deskriptive Regionalanalyse des Wirtschaftsraums S5-Stadt wird in einem zweiten Teil durch die lokale und regionale Perspektive ergänzt. Anhand der Ergebnisse von Expertengesprächen mit hauptsächlich Unternehmen werden die regionalen Standortqualitäten und wirtschaftsräumlichen Herausforderungen aus Sicht regionaler Akteure ermittelt. Ausserdem werden explorativ, am Beispiel ausgewählter Unternehmensbiographien die Ursachen und Hintergründe des Strukturwandels im Wirtschaftsraum S5-Stadt beleuchtet. Abschliessend werden die Herausforderungen für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der S5-Stadt theseartig formuliert.

## Der Wirtschaftsraum S5-Stadt im Überblick

### Historische Entwicklung

Ab Ende des 16. Jahrhunderts entwickelte sich in der Stadt Zürich und ihrer Umgebung eine auf den Export ausgerichtete Verarbeitung von Baumwolle, Seide und Wolle. Insbesondere in den ländlichen Gebieten erfolgte der Grossteil der Produktion in Heimarbeit, wobei die ländlichen Produzenten mit den städtischen Kaufleuten über den Verlag oder den Markt verbunden waren (Pfister 1992: 17). Ausgangspunkt für die Entwicklung des exportorientierten Textilgewerbes in der Region des Zürcher Oberlandes waren die spezifischen agrarstrukturellen Verhältnisse im hügeligen Oberland, das im Vergleich zu den Ackerbaugebieten der oberrheinischen Tiefebene und des Nordufers des Bodensees auf eine exportorientierte Viehzucht spezialisiert war. Die vorherrschende Erbpraxis der Realteilung unter den Söhnen führte zu einer Güterzerstückelung mit kleinen Betriebsstrukturen. Notwendiges, zusätzliches Einkommen konnte durch Heimarbeit (Frauen, Kinder) und saisonale Wanderschaften in die Ackerbaugebiete nördlich des Rheins (Männer) erworben werden. Dies war Voraussetzung für das anhaltende Bevölkerungswachstum im Zürcher Oberland mit einem baldigen Erreichen der regionalen Tragfähigkeit. Die relative Überbevölkerung und Unterbeschäftigung setzten jedoch Arbeitskräfte für die auf Textilgewerbe ausgerichtete Unternehmerschaft frei (Pfister 1992: 499).

Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts prägten Landwirtschaft und Heimindustrie das Leben in der Region der heutigen S5-Stadt. Besonders für die Besitzlosen und Landarmen war die Heimarbeit ein wichtiger Verdienst. Bis 1814 war der heimische Markt gegen die in England maschinell und dadurch billiger produzierten Garne durch die damals geltende Kontinentalsperre geschützt. Nach dessen Aufhebung wurde der Kontinent von billigen Maschinengarnen überschwemmt, wodurch man sich gezwungen sah, die Effizienz der Produktion und die Qualität des Garns zu steigern. Der steigende Energiebedarf führte zur Konzentration der Betriebe an den Flussläufen. Diverse Fabriken begannen sich am Aabach im Zürcher Oberland und in geringerer Zahl auch im südlichen Oberen Zürichseebecken (Bäch und Pfäffikon SZ) anzusiedeln. Die industrielle Revolution verdrängte das Handwerk und die Heimarbeit zunehmend und immer grössere Teile der Bevölkerung gingen einem Erwerb in der Fabrik nach (Rentsch 1988: 7). Dass dieser Prozess nicht ohne Widerstand verlief, zeigt der Brand von Uster. Am 22. November 1832 setzten Handweber aus dem Oberland, die ihre Existenz durch die Maschinen bedroht sahen, die Mechanische Spinnerei und Weberei Korrodi und Pfister in Oberuster in Brand (Stadt Uster o.J.). Die fortschreitende Industrialisierung war dadurch allerdings nicht aufzuhalten. Das Zürcher Oberland stieg bald zur eigentlichen Hochburg der Textilindustrie auf. Während die Textilmaschinen anfänglich noch importiert wurden, verliessen später einige Betriebe den Pfad der Textilproduktion und begannen mit der Herstellung von Maschinen (z.B. Rüti [heute Sultex], Zellweger [heute Uster Technologies]). Das auf die Baumwollspinnerei abgestützte Wirtschaftsfundament begann in den 1970er-Jahren zu zerbröckeln. Durch Stilllegungsprämien gefördert, wurde eine Spinnerei nach der anderen geschlossen (Stadt Uster 2007). Im Jahr 2004 wurde mit der Streiff AG das letzte Textilunternehmen in der Region stillgelegt.

Die Region im südlichen Oberen Zürichseebecken blieb länger agrarisch geprägt als das Zürcher Oberland. Die Dorfbewohner von Freienbach verwalteten ihr Allmendgut an Weiden, Wald, Reben und Sandsteinbrüchen in einer eigenen Korporation. Neue Impulse verliehen dem Gewerbe erst die Eröffnung der Eisenbahnlinie auf der südlichen Seeseite (1875) und die Verbindung über den Seedamm nach Rapperswil (1878). Mit der Eröffnung der Autobahn (1968) entwickelte sich die Region zu einem gut an die Stadt Zürich angebundenen Wohn- und Industriestandort. Als Verkehrsknotenpunkt Zürich-Chur und Zürcher Oberland-Innerschweiz/Gotthard ist die Region starkem Verkehrsaufkommen ausgesetzt (Wyrsh 2005).

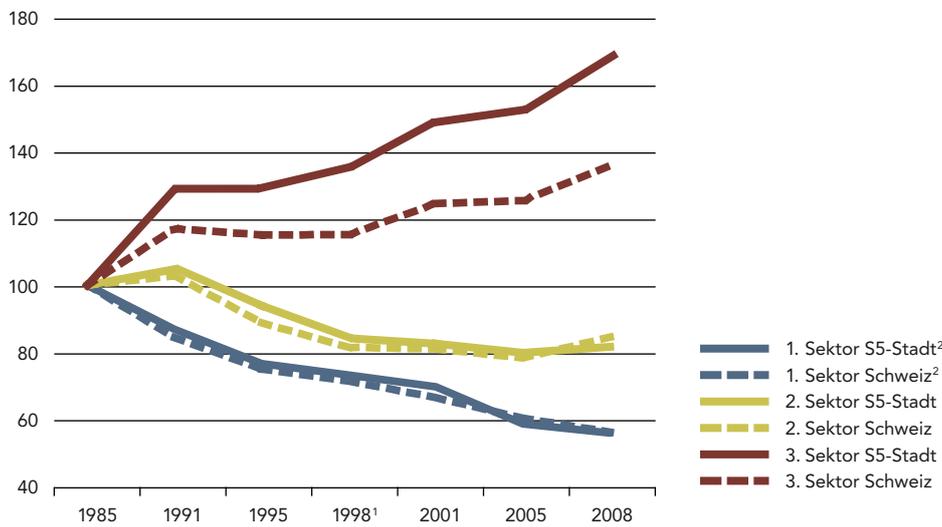
### **Entwicklung der Wirtschaftsstruktur und Verschiebung wirtschaftsräumlicher Schwerpunkte**

Die wirtschaftliche Entwicklung der letzten gut 30 Jahre verlief in der S5-Stadt im Prinzip ähnlich wie in der übrigen Schweiz (Abb. 1). Die Beschäftigung in der Forst- und Landwirtschaft nahm sowohl in der Schweiz als auch in der S5-Stadt seit Mitte des letzten Jahrhunderts kontinuierlich ab. Der sekundäre Sektor litt in der ersten Hälfte der 1990er-Jahre unter der Rezession und liess die Arbeitslosenzahlen ansteigen. Erst nach 2005 konnte in einer Phase der Hochkonjunktur die Beschäftigung im sekundären Sektor wieder gesteigert werden – in der Gesamtschweiz noch etwas stärker als in der S5-Stadt.

Seit den 1970er-Jahren sind im tertiären Sektor am meisten Menschen beschäftigt. Zumindest seit den 1980er-Jahren verläuft die Beschäftigungsentwicklung im Dienstleistungssektor der S5-Stadt bedeutend steiler als in der übrigen Schweiz. Dennoch ist der sekundäre Sektor in der S5-Stadt im Vergleich mit der Gesamtschweiz nach wie vor von überdurchschnittlicher Bedeutung (Abb. 2). Der wirtschaftliche Strukturwandel hin zur Dominanz der Dienstleistungsindustrie brachte grundlegende gesellschaftliche, regionalökonomische und räumliche Veränderungen mit sich.

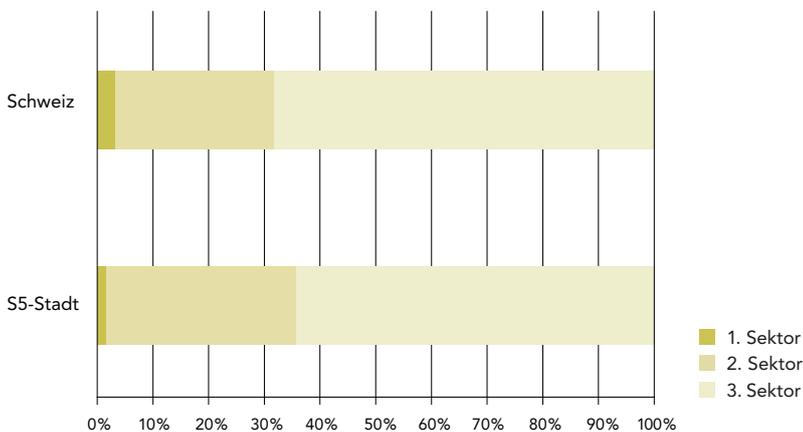
Den wirtschaftlichen Bedeutungsverlust der Städte und der altindustriellen Zentren in den 1990er-Jahren zeigt die Abbildung 3 exemplarisch anhand des Kantons Zürich. Gemeinden, die zwischen 1985 und 2001 relativ als Beschäftigungsstandort eingebüsst haben, sind rot eingefärbt. Jene, die ihren Anteil an der Gesamtbeschäftigung des Kantons Zürich steigern konnten, erscheinen grün. Anteile haben besonders die Städte Zürich und Winterthur, aber auch die Industriezentren im Zürcher Oberland verloren (Dürnten, Pfäffikon, Rüti, Wald und Wetzikon). Profitiert und an Beschäftigungsanteilen gewonnen haben vorwiegend Gemeinden in Flughafennähe (Kloten, Opfikon) sowie ehemals agrarisch geprägte Gemeinden, welche aufgrund der fehlenden Industrien keine Strukturbereinigungen zu bewältigen hatten.

Die Entwicklung nach 2005 zeigt eine Trendumkehr. Die städtischen Zentren gewinnen als Beschäftigungsstandorte wieder an Bedeutung (Abb. 4). Grund hierfür ist das starke Wachstum im tertiären Sektor und hier vor allem im Finanzsektor, Gesundheits- und Sozialwesen sowie bei freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen (z.B. Rechts- und Steuerberatung). Diese Bereiche konzentrieren sich vornehmlich auf die städtischen Zentren und die umgebenden



1 Entwicklung der Beschäftigung<sup>3</sup> nach Sektoren in der S5-Stadt und der Schweiz 1985 bis 2008<sup>4</sup> (Index 1985 = 100). Quelle: Bundesamt für Statistik, Betriebszählungen.

<sup>1</sup> Für 1. Sektor interpolierte Werte.  
<sup>2</sup> Als Proxy für die Beschäftigung wurde die Anzahl Beschäftigter in der Landwirtschaft verwendet (Datenlage).  
<sup>3</sup> 2. und 3. Sektor in Vollzeit-äquivalenten, 1. Sektor in Beschäftigten.  
<sup>4</sup> Bis 1995 gemäss NOGA 2002 und ab 2001 gemäss NOGA 2008.

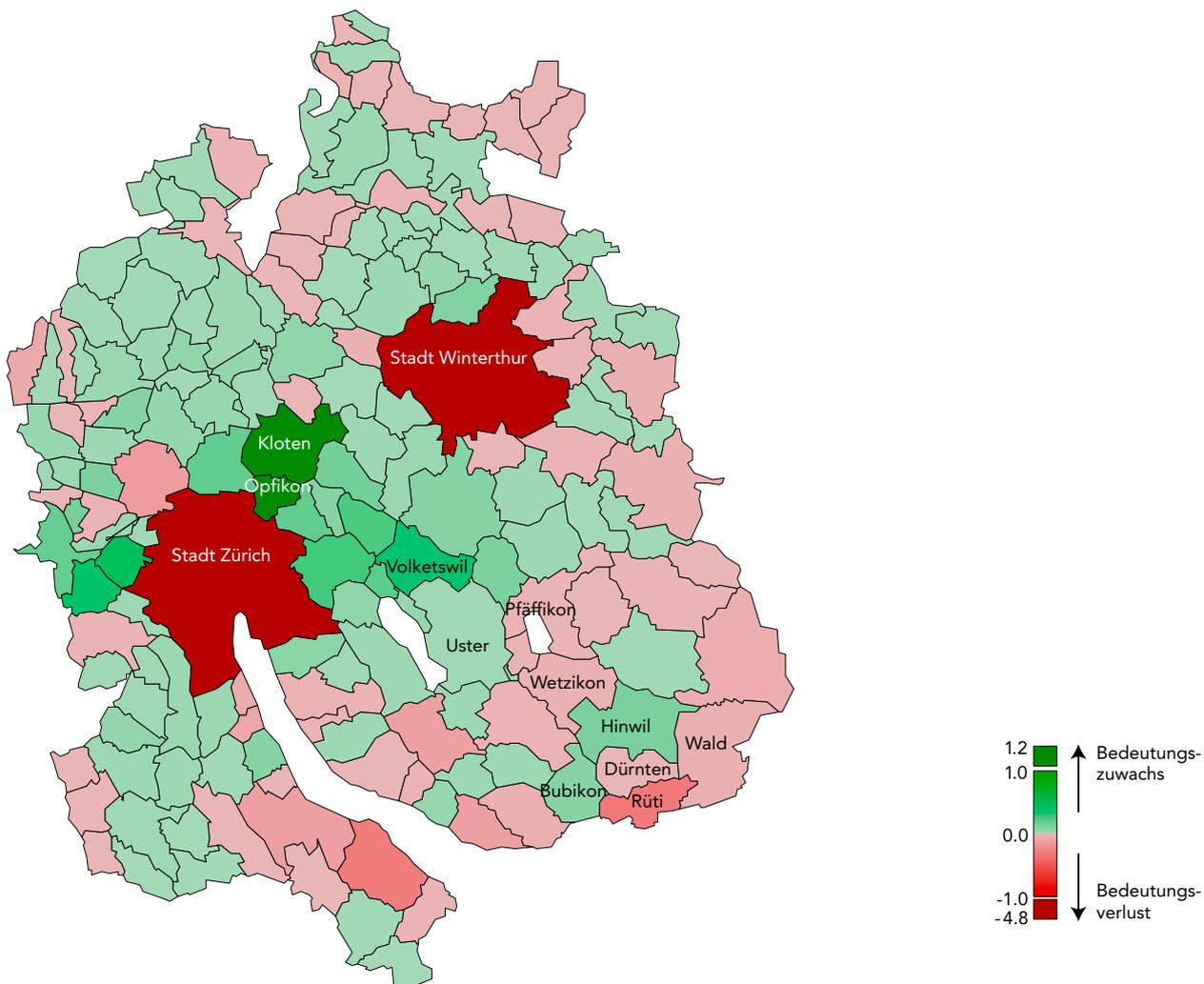


2 Struktur der Beschäftigung<sup>5</sup> nach Sektoren in der S5-Stadt und der Schweiz, 2008, in Prozent. Quelle: Bundesamt für Statistik, Betriebszählung 2008.

<sup>5</sup> 2. und 3. Sektor in Vollzeit-äquivalenten, 1. Sektor in Beschäftigten.

Agglomerationsgemeinden. Aber auch der sekundäre Sektor ist gewachsen, wenn auch etwas weniger stark als die Dienstleistungen. In der Stadt Zürich stieg die Beschäftigung zwischen 2005 und 2008 um über neun Prozent, in Winterthur ebenfalls um knapp acht Prozent. Aber auch im Zürcher Oberland finden sich Wachstumskerne. So weist zum Beispiel Hinwil eine Beschäftigungszunahme von über zehn Prozent auf, hauptsächlich angetrieben durch das verarbeitende und herstellende Gewerbe sowie den Handel.

In der S5-Stadt wiesen 2008 die Branchen verarbeitendes und herstellendes Gewerbe (23%), Handel (19%), Baugewerbe (10%) sowie Gesundheits- und Sozialwesen (9%) die höchsten Anteile an der Gesamtbeschäftigung auf. Die Branchenzusammensetzung in den einzelnen Gemeinden der S5-Stadt unterscheidet sich allerdings stark. Die höchsten Anteile an verarbeitendem und herstellendem Gewerbe weisen die Gemeinden Greifensee (59%), Hinwil (46%) und Bubikon (45%) auf. Das Baugewerbe ist in den meisten Gemeinden relativ stark vertreten; die höchsten



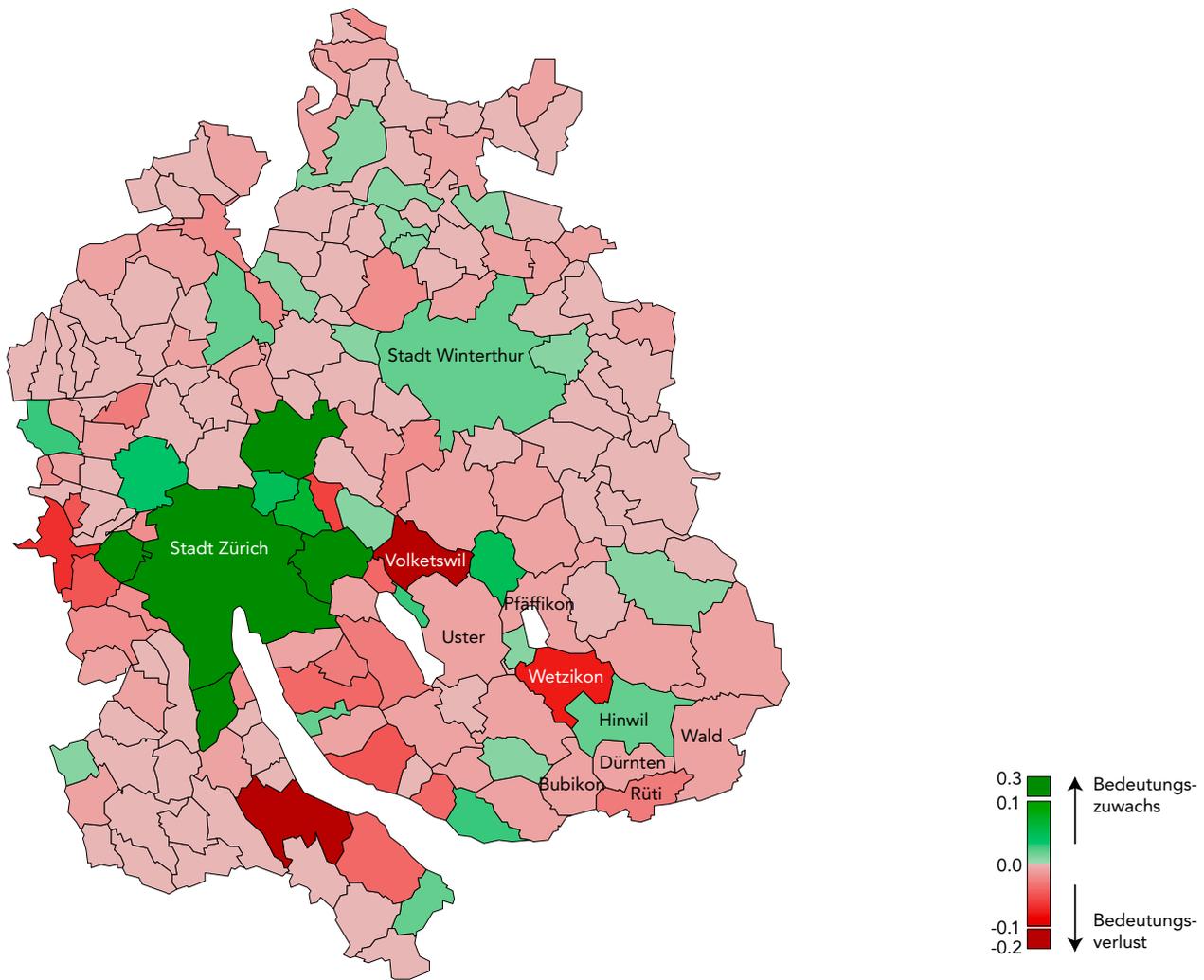
3 Geografische Verschiebung der Beschäftigung<sup>6</sup> 1985 bis 2001, Kanton Zürich, in Prozentpunkten.<sup>7</sup> Quelle: Bundesamt für Statistik, Betriebszählungen.

<sup>6</sup> Vollzeitäquivalente des 2. und 3. Sektors.

<sup>7</sup> Prozentualer Anteil der Beschäftigung einer Gemeinde am Kantonstotal im Jahr 2001 minus Beschäftigungsanteil im Jahr 1985.

Beschäftigungsanteile dieser Branche finden sich in Galgenen (20%), Dürnten (16%) und Schwerzenbach (16%). Mit einem hohen Anteil Beschäftigter im Handel sind die Gemeinden Volketswil (34%), Schwerzenbach (29%) sowie Altendorf und Dürnten (je 26%) die eigentlichen Einkaufszentren der S5-Stadt. Die Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen konzentriert sich vorwiegend auf den Schwyzer Teil der S5-Stadt (Freienbach 16%, Wollerau 14% und Greifensee 14%). Ebenso verhält es sich mit der Finanz- und Versicherungsbranche (Freienbach 10%, Lachen 6%, Wollerau 5%). Die Antriebsmotoren der Beschäftigungsentwicklung im Zeitraum 2005 bis 2008 sind die folgenden Branchen (Angabe der absoluten Zunahme in Vollzeitäquivalenten und relativ in Prozenten): Handel (1469; +9%), Gesundheits- und Sozialwesen (935; +12%), verarbeitendes und herstellendes Gewerbe (722; +3%), Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen (630; +24%), Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen (526; +23%). Beschäftigung verloren gegangen ist hingegen im Baugewerbe (52; -0.6%), in der Landwirtschaft (50; -3%) sowie im Bergbau und der Gewinnung von Steinen (12; -2%).

Am meisten zusätzliche Unternehmen entstanden zwischen 2005 und 2008 in den Branchen freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistun-



4 Geografische Verschiebung der Beschäftigung<sup>8</sup> 2005 bis 2008, Kanton Zürich, in Prozentpunkten.<sup>9</sup> Quelle: Bundesamt für Statistik, Betriebszählungen.

<sup>8</sup> Vollzeitäquivalente des 2. und 3. Sektors.

<sup>9</sup> Prozentualer Anteil der Beschäftigung einer Gemeinde am Kantonstotal im Jahr 2008 minus Beschäftigungsanteil im Jahr 2005.

gen (192; +11%), Information und Kommunikation (78; +13%), Baugewerbe (65; +6%) sowie Finanz- und Versicherungsdienstleistungen (60; +33%). Im Handel ging die Anzahl der Unternehmen von 2009 bis 2005 um 71 zurück. Hochspezialisierte kleinere und mittlere Unternehmen bilden heute in der S5-Stadt die Basis des wirtschaftlichen Geschehens und formen einen breiten Branchenmix. Es gibt sowohl Unternehmen, die sich auf die wachsende Binnennachfrage konzentrieren, als auch solche, die hauptsächlich für den Export produzieren. Die Vielzahl der unternehmerischen Wertschöpfungs- und Beziehungsnetze umspannt den gesamten Globus und spiegelt die Internationalisierung des Wirtschaftens wider.

### Agglomerationsentwicklung und Gemeindetypologie

Die «moderne» Siedlungsentwicklung des Grossraumes Zürich und damit der S5-Stadt verlief ähnlich wie in anderen metropolitanen Räumen Europas. Seit den 1960er-Jahren nahm die Bevölkerung im Kern kontinuierlich ab und siedelte sich verstärkt im Umland an. Im Grossraum Zürich stabilisierte sich die Bevölkerung in der Kernstadt erst im Verlaufe der 1990er-Jahre. Nebst demographisch und wirtschaftlich bedingter Ausdünnung sorgten insbesondere der Mangel an für Familien geeigneten grösseren Wohnungen und die lange Zeit vorherrschende kritische

Einstellung der Bevölkerung gegenüber dem Leben in der Stadt zum Bevölkerungsschwund in der Kernstadt (Wehrli-Schindler 2007). Entsprechend wuchsen auch die Agglomerationsgemeinden in der S5-Stadt und kennzeichnen den Zersiedelungsraum der letzten Jahrzehnte als Zwischenstadt. Die Einführung der S-Bahn-Linie 5 im Zusammenhang mit der Umsetzung des S-Bahn-Konzeptes im Zürcher Verkehrsverbund Anfang der 1990er-Jahre dürfte die Agglomerationsentwicklung zusätzlich beschleunigt haben, da die Arbeitsplätze in den regionalen Zentren vom Haus im Grünen innerhalb weniger Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen waren.

Eine Agglomeration besteht in der Regel aus einer Kernstadt sowie mehreren umliegenden, zusammenhängenden Gemeinden, welche über Pendlerverflechtungen, wirtschaftliche Beziehungen und bauliche Zusammenhänge miteinander verwoben sind (ARE 2003). Anhand der Strukturdaten der Volkszählung 1990 und 2000 kann eine Typisierung der Gemeinden vorgenommen werden (Tab. 1). Berücksichtigt wurden dabei Variablen wie Beschäftigung (Pendlerbewegungen, Verhältnis Beschäftigte/Erwerbspersonen, Wirtschaftssektor), Bebauung (Baudichte), Steuerertrag (Ertrag der direkten Bundessteuern), Bevölkerungsstruktur und Zentrumsfunktion (Schuler, Joye o. J.). Gemäss genannter Typisierung bestand die S5-Stadt im Jahr 2000 aus drei regionalen Zentren, zahlreichen suburbanen Gemeinden sowie einigen periurbanen und industriell-tertiären Gemeinden. Mit Bubikon wurde zur Erhebung 1990 nur noch eine Gemeinde als ländlich klassifiziert und 2000 als sub-urbane Gemeinde eingestuft.

<b>Zentrum</b>	Wetzikon	Rapperswil-Jona	Lachen	
<b>Suburban</b>	Schwerzenbach	Volketswil	Greifensee	Uster
	Pfäffikon (ZH)	Hinwil	Bubikon (2000 <sup>10</sup> )	Rüti
	Altendorf	Freienbach	Richterswil	Wädenswil
<b>Periurban</b>	Seegräben	Dürnten	Galgenen	
<b>Industriell-tertiär</b>	Wald	Schmerikon		
<b>Reich</b>	Wollerau			

<sup>10</sup> Bubikon wurde 1990 noch als ländliche Pendlergemeinde typisiert.

Table 1: Gemeindetypen der S5-Stadt 1990 und 2000. Quelle: Bundesamt für Statistik, 2000.

### Die Bedeutung der S-Bahn-Linie S5 für den Wirtschaftsraum

Der Begriff «S5-Stadt» polarisiert. Einige der im Rahmen dieser Studie Befragten fühlten sich nicht direkt der S5-Stadt angehörig, da deren Bahnhof nicht von der S-Bahn-Linie 5 bedient wird. Wichtiger als die S-Bahn-Linie S5 selbst ist vielmehr das Zürcher S-Bahn-System als Ganzes. Die S5-Stadt liegt nicht an einer nationalen Eisenbahnlinie; eine Ausnahme bildet die südliche Zürichseseite. Erst durch das in den 1990er-Jahren aufgebaute S-Bahn-Netz im Grossraum Zürich erhielt die S5-Stadt eine eisenbahntechnische Grundversorgung mit Taktfahrplan und einen effizienten und leistungsfähigen Anschluss ans nationale Eisenbahnnetz (Zürich, Pfäffikon SZ, St. Gallen). Auch die Zubringerdienste (Bus) sind auf den Taktfahrplan ausgerichtet und gewähren somit eine schlanke Verbindung bis in die Peripherie des Siedlungsgebiets. Dieses System wurde in den Interviews oft als wichtiges Element für die Attraktivität der Region erwähnt. Zum einen sind die Arbeitgeber in der S5-Stadt für die Arbeitnehmer gut erreichbar, und damit hat sich auch der potenzielle Arbeitskräftemarkt ausgeweitet. Zum anderen wird die

Region als Wohnstandort aufgewertet. Arbeitsplätze beispielsweise in Zürich oder Richtung Pfäffikon SZ sind schnell und bequem erreichbar. Diese Ausrichtung auf externe Zentren sowie die einfache Raumüberwindung birgt allerdings auch Gefahren für die S5-Stadt. Kleine Betriebe im Detailhandel bekunden Mühe, sich gegenüber den Grosszentren zu behaupten, die ihnen einen Teil der Kundschaft streitig machen. Auch im kulturellen Bereich sind die Betriebe der direkten Konkurrenz aus der Grossstadt Zürich ausgesetzt, da die Fahrdistanzen sehr kurz sind. Das S-Bahn-System birgt also nebst Chancen auch Risiken für die regionale Entwicklung, da der «Sog» der Grossstadt Zürich dem gut erreichbaren Umland Potenzial entziehen kann.

Inwiefern das S-Bahn-System als Ganzes oder die S5 als «Schnellbahn» zwischen Zürich und Pfäffikon SZ im Einzelnen den Wirtschaftsraum S5-Stadt prägt, ist nicht messbar und deswegen schwierig zu beurteilen. Es ist jedenfalls nicht möglich, kausale Zusammenhänge zwischen S-Bahn und Wirtschaftsentwicklung herzustellen. Viele weitere Prozesse und Faktoren überlagern die Entwicklung über die letzten Jahre hinweg, sodass den einzelnen Steuergrössen keine explizite Wirksamkeit zugeordnet werden kann. Ob das S-Bahn-Netz bei Standortentscheidungen eine Rolle spielt, ist ebenfalls nicht quantifizierbar. Es ist davon auszugehen, dass die S-Bahn bei einem Standortentscheid kein absolutes Muss darstellt, aber als Infrastruktur gerne gesehen ist. So ist man beispielsweise von Uster aus in zwölf Minuten im Zentrum von Zürich und in einer halben Stunde am Flughafen, was in Städten wie z. B. London oder Paris kaum möglich wäre. Vielfach wird wohl auch im Unbewussten gehandelt: Man fährt kurz nach Rapperswil oder nach Zürich, gerade eben weil eine gute Verbindung besteht, ohne dass dies absolut notwendig wäre.

## **Standortqualitäten des Wirtschaftsraums S5-Stadt**

### **Bewertung der Standortqualität aus Sicht der befragten Unternehmen**

Die raumbezogene Standortlehre versucht, räumliche Eigenschaften zu ermitteln, welche die kostenminimale Standortwahl eines Unternehmens beeinflussen. In älteren Ansätzen werden vor allem harte, objektiv messbare Standortfaktoren diskutiert. Jüngere Ansätze berücksichtigen eher weiche, subjektive Standortfaktoren sowie Fragen der Lebens- und Umweltqualität (vgl. Grabow 2005). Die Bedeutung weicher Standortfaktoren gründet auf der Erkenntnis, dass unternehmerische und private Entscheidungen zur Standortwahl von vielen Faktoren beeinflusst werden, die nicht messbar, sondern subjektiv oder irrational sind. Sie werden als bedeutende Voraussetzung für das Standortverhalten der schnell wachsenden High-Tech-Industrien und für die Ansiedlung von hoch qualifizierten Arbeitskräften gesehen (Fürst, Löb 2005: 53). Aus Sicht des Unternehmers spielt nicht nur das Argument des kostenoptimalen Standortes eine wichtige Rolle, sondern ebenso die Verfügbarkeit von Fachkräften sowie die persönliche emotionale Bindung an eine Region und das dortige soziale Beziehungsgefüge: «Man muss sich an einem Ort wohl fühlen, und dabei spielen auch weiche Faktoren wie die Landschaft, Urbanität, Freizeitmöglichkeiten und Sicherheit eine Rolle. Es sind ja Menschen, die entscheiden», so eine Aussage in den Interviews.

Anhand von 22 Experteninterviews (18 Unternehmen, 2 soziale Einrichtungen und 2 Experten aus der öffentlichen Verwaltung) konnte ein vielfältiger Eindruck vom wirtschaftlichen Geschehen in der S5-Stadt gewonnen werden. Für das Sampling wurden die folgenden Kategorien berücksichtigt:

- Unternehmen der Textilproduktion: Mit der Trümpler AG und der Streiff AG konnten zwei Unternehmen befragt werden, die während über 100 Jahren in der Textilproduktion tätig waren. Beide haben die Produktion im Verlaufe des Strukturwandels am Ende des 20. Jahrhunderts eingestellt und sind heute nur noch als Immobilienverwalter tätig. Im Gegensatz dazu gelang es der Stahel+Köng AG rechtzeitig, sich auf ein änderndes wirtschaftliches Umfeld anzupassen. Durch Spezialisierung und Ausrichtung ihrer Produkte auf neue Märkte konnte die Produktion, wenn auch in reduziertem Mass, aufrechterhalten werden.
- Unternehmen der aufstrebenden Industrialisierung und des Wirtschaftswachstums bis Mitte des 20. Jahrhunderts: Die Lenzlinger Söhne AG, die Büchi Glas Uster AG, die Druckerei Sieber AG, die Stiftung Wagerenhof, die Burki Bürofach AG und die WICOR AG sind Repräsentanten der aufstrebenden Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Sie nutzten den wachsenden Binnenmarkt, der hauptsächlich durch die Leitindustrie der Textilproduktion angetrieben wurde. Sie haben sich bis heute erfolgreich auf neue Herausforderungen des Marktes angepasst und decken teils den regionalen Markt, teils den globalen Markt ab. Der Wagerenhof als Einrichtung für pflege- und förderungsbedürftige Personen fällt in die Zeit einer aufkommenden, fortschrittlicheren Sozialpolitik. Er wurde 1904 von zwei gemeinnützigen Gesellschaften gegründet.
- Unternehmen und Einrichtungen der boomenden Nachkriegsjahre: Die Gründung der Ferag AG und der Japanischen Schule fallen in eine Zeit starken Wirtschaftswachstums und der verstärkten Internationalisierung der wirtschaftlichen Beziehungen.
- Unternehmen während und nach dem industriellen Strukturwandel: Die Ecomedia AG, die Glacier Group, die Architekturbüro City-Haus GmbH, die Volkiland AG, die Seedamplaza AG und die Veloplus AG stehen stellvertretend für die Tertiarisierung der Wirtschaft im Verlaufe der 1980er-Jahre. Aber auch das Handwerk und die Industrie spielen in der Schweizer Wirtschaftslandschaft nach wie vor eine wichtige Rolle (PackSys Global, Toggeweiler & Partner). Neue Möglichkeiten bietet die moderne, urbane Gesellschaft auch der Landwirtschaft. Der Birkenhof zeigt, wie die Präferenzen des modernen Konsumenten nach gesunden und regionalen Lebensmitteln genutzt werden können.

Zum Begriff «Standort» und seiner räumlichen Ausdehnung in der S5-Stadt gibt es bei den befragten Unternehmen unterschiedliche Vorstellungen. Kleine, lokal verankerte Betriebe mit einem regional beschränkten Absatzmarkt betrachten meist ihren Betrieb oder allenfalls die Gemeinde als ihren Standort. Betriebe des Detailhandels beziehen ihren Standort eher auf das Einzugsgebiet ihrer Kunden.

Global tätige, grössere Unternehmen hingegen beziehen sich auf den Standort Zürich oder vereinzelt sogar auf den Standort Schweiz, egal, ob sie in Pfäffikon SZ oder in Hinwil angesiedelt sind. Dies zeigt zum einen die Arbeitsteiligkeit, die in der S5-Stadt besteht. Die einzelnen Unternehmen sind auf sehr spezifische Tätigkeiten spezialisiert und doch bis zu einem gewissen Grad miteinander verflochten. Auch wenn sich der kleine Betrieb lokal in einer Gemeinde verankert sieht, so ist er im Grunde dennoch zu einem bedeutenden Teil von einem grösseren, umgebenden Wirtschaftsraum abhängig. Zum anderen wird dadurch deutlich, dass die S5-Stadt Teil des Wirtschaftsraums Zürich ist.

Bei der Frage nach den regionalen Vorzügen und den Anforderungen an die Region wurde von allen befragten Unternehmen prioritär ein qualitativ hochwertiges Verkehrsinfrastrukturnetz zur Gewährleistung effektiver Verflechtungsbeziehungen mit Zulieferern und Kunden genannt. Die Wichtigkeit einer durch die gute Infrastrukturerschliessung gewährleistete Nähe zum Kunden und Zulieferer gründet weniger auf Kostenüberlegungen (im Sinne der traditionellen Standorttheorien) als vielmehr auf den Vorteilen der dabei möglichen intensiven Kommunikations- und Informationsverflechtungen. Insbesondere für international tätige Unternehmen ist die Nähe zum Flughafen als «Tor zur Welt» von grosser Wichtigkeit. Die Autobahn dient als Hauptader für die Logistik, da die meisten Güter per Lastwagen verschoben werden. Die Bahn ist für Mitarbeitende der ansässigen Unternehmen sowie den Wohnstandort S5-Stadt von bedeutendem Nutzen.

Weitere harte, regional bedeutsame Standortfaktoren, die in den Interviews erwähnt wurden:

- Gut ausgebaute, sichere Infrastruktur (Energieversorgung, Wohnmöglichkeiten);
- Dank Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum ein zunehmendes Kundenpotenzial für Unternehmen, die auf den lokalen Markt ausgerichtet sind (z.B. Veloplus, Sieber Druck, Birkenhof);
- Räumliche Nähe zur Stadt Zürich (qualifizierte Arbeitskräfte, Image, Netzwerke) bei günstigeren Boden- und Immobilienpreisen;
- Zulieferverflechtungen zwischen den einzelnen Betrieben der S5-Stadt;
- Gesetzgebung in der Schweiz, die Unternehmen grosse unternehmerische Freiheiten bietet;
- Attraktive Besteuerung (u. a. Wollerau).

Aufgrund dieser guten Ausstattung mit harten Standortfaktoren ist ein Wegzug aus der Region für bereits etablierte Unternehmen mit sehr hohen Transaktionskosten verbunden: Mitarbeitende und damit Know-how gehen verloren; Immobilien und Infrastrukturen müssen neu erstellt werden; der regionale Bekanntheitsgrad muss neu aufgebaut werden.

Wie generell in der Schweiz geniessen auch die weichen Standortfaktoren in der S5-Stadt eine zunehmend grössere Bedeutung. Besonders wichtig ist Landschaft als Grundlage für eine hohe Lebensqualität. Die S5-Stadt eignet sich vorwiegend für humankapitalintensive Unternehmen, da hoch qualifizierte Arbeitskräfte in der Region mit hoher Lebensqualität und hohem Lohnniveau vorhanden sind. Arbeiten, Wohnen und Freizeit lassen sich in der S5-Stadt ideal verbinden. Ausserdem

ist wichtig, dass die S5-Stadt aufgrund ihrer immer noch moderaten Grösse überschaubar geblieben ist. Man kennt sich, wichtige Kontakte können persönlich geknüpft werden, und man weiss, wer wofür zuständig ist. Weiter von Bedeutung ist die Lage der S5-Stadt in der Nähe der Stadt Zürich. Zwar weisen auch Uster oder Wetzikon als regionale Zentren «urbane» Eigenschaften auf. Wichtig ist jedoch die Nähe zur Stadt Zürich, weil auch die S5-Stadt vom Image Zürichs als etablierter und stabiler Wirtschaftsstandort profitieren kann. Die Standorte der ehemaligen Textilindustrie sind sich den Zuzug von Arbeitskräften aus anderen Regionen und Ländern gewohnt, sodass im Vergleich mit anderen periurbanen oder ländlichen Gemeinden ein eher tolerantes Milieu vorhanden ist. In der Regel sind Zuzüger willkommen und fühlen sich wohl. Eine Ausnahme bildet die gerade in den letzten Jahren sehr schnell gewachsene Gemeinde Wollerau.

### **Unternehmensbiographien in der S5-Stadt – das Beispiel Streiff AG, Aathal**

Die ehemalige Spinnerei Kunz im Unteraathal wurde von Heinrich Kunz (1793–1859) erbaut (Bolt 2007: 276). Der Sohn eines Bauers aus Oetwil am See absolvierte in seinen Jugendjahren eine Handelslehre in einer Baumwollspinnerei in Gebweiler im Elsass. Noch während der Ausbildung überzeugte er den Vater, auf seinem Bauerngut eine Handspinnerei einzurichten und trat 1811 ins väterliche Geschäft ein. Wenige Jahre später errichtete er mit anderen Kaufleuten in Schaffhausen eine Spinnerei und mietete in der Stegernmühle bei Wetzikon (ZH) Räume für eine dritte Fabrik. Als Erster entdeckte er den Aabach als Wasserkraftstandort und baute in Oberuster mit eigenen Mitteln seine erste Grossspinnerei mit einem fünfgeschossigen, für die damalige Zeit sehr grossen Fabrikgebäude. Es folgten weitere Spinnereien in Niederuster und Windisch. Ende der 1830er-Jahre besass Kunz das grösste Spinnereiuunternehmen des Landes. Zwischen 1835 und 1845 kaufte er Spinnereien in Adliswil, Linthal, Rorbas und Kempththal hinzu. Nach diesen Erwerbungen hatte er rund 150 000 Spindeln in Betrieb, beschäftigte 2000 Arbeitskräfte, erzielte einen Umsatz von 3.5 Mio. SFr. und galt als der grösste Spinnereiuunternehmer seiner Zeit in Europa, was ihm den Spitznamen «Spinnerkönig» eintrug. Er setzte seine Interessen den Arbeitskräften gegenüber rücksichtslos durch und war sozialpolitisch auch als Kantonsrat kaum engagiert. Seine Neffen Heinrich Zollinger und Johannes Wunderli-Zollinger führten das Unternehmen unter dem Namen Heinrich Kunz weiter, erwarben bis 1880 weitere Betriebe und waren schliesslich mit 245 000 Spindeln und rund 2700 Beschäftigten die damals grösste Arbeitgeberin der schweizerischen Industrie. 1893 erfolgte die Namensänderung des Unternehmens in Wunderli, Zollinger & Cie. 1898 wurde die verschuldete Gesellschaft in die AG der Spinnereien vormals Heinrich Kunz umgewandelt (Scherer 2007). Durch zunehmenden Protektionismus um die Jahrhundertwende – unter anderem durch die Änderung des französischen Zolltarifs – brachen die für die Schweiz existenzwichtigen Textilexporte zusammen. Diese Umstände brachten die AG der Spinnereien vormals Heinrich Kunz in Liquiditätsprobleme (Bärtschi 2001). 1901 übernahm die «Spinnerei Aathal AG» des Glarners Fritz Streiff-Mettler die in Liquiditätsprobleme geratenen Kunz'schen Spinnereien (Bolt 2007: 276). Als die Konkurrenz aus Asien in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts immer grösser wurde, konzentrierte sich die Firma auf qualitativ hoch stehendes Feingarn. 2004 wurde der Betrieb eingestellt.

Die Streiff AG ist ein Beispiel eines Unternehmens mit langer und bewegter Geschichte und traditioneller lokaler Verwurzelung. Heinrich Kunz war ein innovativer Unternehmer, der es verstand, die in der Region vorhandene Tradition des Spinnens in grösserem Stile zu nutzen. In der Industrialisierung des Zürcher Oberlandes nahm er eine Vorreiterrolle ein und hat dadurch wesentlich zur frühindustriellen Entwicklung der Region beigetragen. Die Kunz'schen Spinnereien und das später daraus hervorgegangene Unternehmen Streiff AG konnten während über 150 Jahren am Markt bestehen und sich immer wieder auf neue Situationen und Veränderungen anpassen. Dennoch musste 2004 der Betrieb eingestellt werden, da als Folge des Strukturwandels Ende des 20. Jahrhunderts keine Zukunft mehr in der Textilindustrie am Standort Schweiz gesehen wurde. Das Unternehmen konnte sich nicht mehr auf die neuen Herausforderungen ausrichten. Mit der Einstellung der Produktion sind riesige Areale und Gebäudekomplexe brach gefallen. Heute besteht die Firma Streiff AG noch als Immobilienunternehmen.

## **Herausforderungen für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der S5-Stadt**

### **Strukturwandel gestern und heute**

Bis weit ins 20. Jahrhundert hinein galt die Textilbranche in der S5-Stadt als eigentlicher Motor und als Leitbranche der regionalen Entwicklung. Allmählich wurde diese durch die Maschinen- und Metallindustrie abgelöst, und heute gibt es zumindest auf der nördlichen Zürichseeseite keine Leitbranche mehr. Vielmehr ist ein vielfältiger Branchenmix vorhanden, der hauptsächlich durch kleine und mittlere Unternehmen gebildet wird. Mächtige Grosskonzerne wie sie zur Zeit der Textilära bestanden haben (z. B. Zellweger in Uster) sind heute nicht mehr vorhanden. Auf deren Brachflächen konnten sich grösstenteils neue Nutzungen etablieren.

Werden die Unternehmen der S5-Stadt in Export- und Binnensektor unterschieden, bildet der Exportsektor das eigentliche Rückgrat der regionalen Wirtschaftsleistung. Etwa 30 Prozent der auf den Export ausgerichteten Unternehmen sind im sekundären Sektor tätig. Es handelt sich vorwiegend um in der Region verwurzelte Unternehmen, denn der Zuzug von neuen externen Firmen ist eher selten. Im Exportsektor gibt es sowohl Unternehmen, die auf den Schweizer Markt ausgerichtet sind (z. B. Embru, Schulthess), als auch solche, die für den Weltmarkt produzieren (z. B. Acutronic, WICOR, Ferag). Die im Binnensektor tätigen Unternehmen können sich eines starken Wachstums der Binnennachfrage erfreuen, da der Exportsektor sehr erfolgreich ist und die regionale Bevölkerung wächst. Dadurch entstehen Multiplikatoreffekte, von denen die Zulieferbetriebe profitieren können. Insgesamt sind in der Region in den letzten Jahren viele neue Industrie- und Gewerbeflächen entstanden.

Der Strukturwandel auf der südlichen Zürichseeseite vollzog sich auf einem andern Pfad und von einem anderen Ursprung her. Eine industrielle Entwicklung, wie wir sie von der anderen Seeseite her kennen, fand nicht im selben Masse statt. Vielmehr war dieser Raum länger agrarisch geprägt, obschon sich in 1820er-Jahren ebenfalls einige Textilunternehmen ansiedelten. Erst durch die Eröffnung der Autobahn im Jahre 1968 setzte eine rasche wirtschaftliche Entwicklung ein. Durch einen tiefen Steuerfuss konnten zahlreiche vermögende Zuzüger gewonnen und

die Region als Wohnstandort gefördert werden (Wyrsh 2005). Durch aktive Wirtschaftspolitik konnten zudem externe, internationale Unternehmen angesiedelt werden. Einen Schwerpunkt bilden dabei international tätige Finanzdienstleister, wodurch sich in der Region ein Handels- und Finanzplatz mit globaler Ausstrahlung etabliert hat (Gemeinde Freienbach o.J.). Das Unternehmensportfolio ist auf der südlichen Zürichseeseite weniger diversifiziert als im Zürcher Oberland.

Folgende Herausforderungen gehen mit der zukünftigen Entwicklung der Standortqualität und damit dem Strukturwandel in der S5-Stadt einher:

- steigende Bodenpreise in zentrumsnahen und verkehrstechnisch gut erreichbaren Standorten;
- knapper werdende Fachkräfte (z. T. demographisch bedingt);
- verkehrstechnische Defizite (noch nicht fertig gestellte Oberlandautobahn, erschwerte Ortsdurchfahrten);
- Defizite in der politischen Organisationsstruktur: viele traditionelle Strukturen im Gemeindewesen, die für die wirtschaftliche Entwicklung wenig förderlich sind; der institutionelle Rahmen passt nicht mehr auf den funktionalen Raum (z. B. braucht die regionale Zusammenarbeit im Rahmen der «Agglo Obersee» einen Staatsvertrag der benachbarten Kantone);
- unterschiedliche Geschwindigkeiten der sozioökonomischen, kulturellen und siedlungsstrukturellen Entwicklung; es entstehen kleinräumig regionale Disparitäten der Lebensqualität; es können kulturelle Probleme entstehen wie in Wollerau, das sich rasant vom Bauerndorf am Zürichsee zur Schlafgemeinde und zum Unternehmenssitz des Zürcher Finanzplatzes entwickelt hat;
- Region droht aufgrund ihres Erfolgs eine wichtige Ressource zu zerstören. Der anhaltende Überbauungsdruck hinterlässt Spuren in der Landschaft und gefährdet damit die oft genannte Standortqualität der «schönen, natürlichen Landschaft».

### **Internationalisierung der S5-Stadt**

Für viele Betriebe hat sich das wirtschaftliche Umfeld in den vergangenen 10 bis 20 Jahren stark verändert. Die Öffnung der Märkte im Zuge der Internationalisierung der Wirtschaft hat für die meisten Unternehmen den Wettbewerbs- und Preisdruck verstärkt. Die Margen sind kleiner geworden und immer mehr Anbieter drängen auf den Markt. Der Produktionsstandort wird ubiquitärer, und die Arbeitskräfte in der Schweiz sind verhältnismässig teuer. Umso erstaunlicher ist, dass in der S5-Stadt Tee für China, Zahnpastentuben oder Glasbehälter für die ganze Welt produziert werden. Auch mit Flugzeugabstürzen, Terroranschlägen und Wirbelstürmen beschäftigen sich Unternehmen in der S5-Stadt, beispielsweise beim Rückversicherungsunternehmen Glacier Re in Pfäffikon SZ. Die S5-Stadt muss offenbar über Gunstfaktoren verfügen, die diese erschwerten Produktionsbedingungen ausgleichen können. Die hohe Qualität der Produkte und Dienstleistungen sowie «Swissness» sind wichtige und überzeugende Wettbewerbsargumente. Ausserdem gilt die Schweiz insgesamt weltweit als wirtschaftsfreundlicher Standort mit grossem Vertrauen in Politik, Gesetzgebung und Verwaltung.

Schon immer haben sich externe europäische oder globale Entwicklungen auf die S5-Stadt ausgewirkt. Im 19. Jahrhundert wurden die Heimarbeiter verdrängt, da diese nach Wegfall des Marktschutzes nicht mehr konkurrenzfähig gegenüber dem billigeren, industriell hergestellten Garn aus England waren. Die Transportkapazitäten durch die Entwicklung der Eisenbahn verstärkten den Druck durch Importe zusätzlich. Durch die Industrialisierung erwachsen der Schweiz und damit der S5-Stadt neue Chancen auf dem globalen Markt. Auch hier konnte nach dem Strukturwandel hin zur industriellen Produktion wieder konkurrenzfähig Garn produziert werden. Zudem entwickelte sich die Maschinenindustrie zu einem wichtigen Exportzweig. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts führten unter anderem der globale Wettbewerbsdruck und die relativ hohen Löhne in der Schweiz dazu, dass stark standardisierte und einfache Produkte in der S5-Stadt nicht mehr konkurrenzfähig produziert werden konnten und die Textilindustrie zusammenbrach. Es überlebten diejenigen Unternehmen, die es verstanden, innovativ und vorausschauend auf die veränderten strukturellen Bedingungen zu reagieren. Sie konnten sich meist in einer sehr spezialisierten Nische behaupten und durch ihre Exportorientierung vom globalen Markt profitieren. Eine Region ist also dann erfolgreich, wenn sie es versteht, adäquat auf neue Situationen zu reagieren. Externe Veränderungen und neue Ausgangslagen sind nicht nur eine Gefahr, sondern bieten auch immer wieder Chancen.

Mit Ausnahme des lokal tätigen Kleingewerbes spielt für die meisten der befragten Unternehmen die lokale Nachfrage keine Rolle. Es sind andere Kriterien, die Standortentscheide beeinflussen. Dies dürfte damit zusammenhängen, dass die Bedeutung der Transportkosten abgenommen hat (geringere Transportkosten, Konzentration auf Forschung, Entwicklung und Dienstleistung mit geringer Materialintensität). Der Rückversicherer Glacier Re mit Standort in Pfäffikon SZ hat 50 Prozent seiner Risiken ausserhalb Europas. Auch der Hersteller von Produktionsanlagen für die Druckindustrie Ferag in Hinwil erwirtschaftet den grössten Teil seines Absatzes ausserhalb der Schweiz. Die geographische Region wird für die Unternehmen also immer unbedeutender. Zunehmend ausschlaggebend sind Infrastruktur (Autobahn, Eisenbahn, Flughafen) und Mitarbeitende. Die Unternehmen sind oftmals keine «Allrounder» mehr, sondern so stark spezialisiert, dass sie nur ein kleines Marktsegment bearbeiten können. Der lokale Markt ist jeweils sehr schnell gesättigt, sodass die Unternehmen gezwungen sind, internationale Märkte zu erschliessen, und auf ihrem Gebiet oftmals eine marktbeherrschende Stellung einnehmen. Dennoch ist eine enge Verflechtung mit den Kunden wichtig, sodass internationale Tochterunternehmen oder Filialen gegründet werden. Ein internationaler Flughafen für den globalen Austausch und Kontakt spielt dabei eine zentrale Rolle. Die Anbindung an interregionale Autobahnnetze und einen leistungsfähigen internationalen Flughafen ist für die international tätigen Unternehmen von grosser Bedeutung (Dicken, Lloyd 1990). Die Unternehmen benötigen einen schnellen Zugang zu ihren Märkten, um flexibel auf spezifische Wünsche oder Probleme ihrer Kunden eingehen zu können (Bathelt, Glückler 2003: 138).

Möglicherweise wird durch die hohe Erreichbarkeit auch den veränderten Markt- und Standortbedingungen Rechnung getragen. Die Märkte haben sich ausgeweitet und die Anforderungen an einen Produktionsstandort (z.B. schrumpfen-

der Arbeitsmarkt, schrumpfendes Absatzpotenzial, Verteuerung von Ressourcen, agglomerative Veränderungen) gewandelt, sodass der optimale Standort eventuell nicht mehr mit dem aktuellen übereinstimmt. Trotzdem erwägt keines der befragten Unternehmen in absehbarer Zeit einen Standortwechsel, weil gewisse Produktionsfaktoren (z.B. örtlich-soziales Milieu) immobil sind und der Standort nur unter unverhältnismässig hohen Kosten verlegt werden könnte (Haas 2007: 13).

### **Regionalisierung der S5-Stadt**

Es stellt sich die Frage, inwiefern die vorhandenen Planungsinstrumente und institutionellen Rahmenbedingungen den wirtschaftlichen Herausforderungen gewachsen sind. Denn die föderalistische, kleinräumige Gliederung der Schweiz entspricht immer weniger den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Ansprüchen (Plüss, Kübler 2009). Zu den Folgen gehören Ineffizienz in der Siedlungs- und Infrastrukturplanung sowie eine schwache Repräsentation der Region gegen aussen (Standortmarketing). Daher wurden bereits Massnahmen zur Stärkung der interkommunalen Kooperation und für eine bessere überörtliche Koordination der räumlichen Entwicklung eingeleitet (Planungsgruppe Zürcher Oberland, Interkommunalkonferenz, Region Zürcher Oberland). Allerdings konnten diese neuen Institutionen noch keine weitreichenden Wirkungen auf die räumliche Planung entfachen, da diese faktisch keine ausführenden Kompetenzen besitzen und die Gemeinden ungleiche kommunale Interessen und verschiedene Probleme einbringen (Plüss, Kübler 2009: 41). Die traditionelle Raumplanung behandelt Konflikte nur über planerische Prioritätensetzung. Es fehlt eine von allen beteiligten Akteuren akzeptierte Instanz mit Durchsetzungsvermögen und überörtlicher Gesamtsicht für planerische Aufgaben der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung.

Der Wirtschaftsraum S5-Stadt ist Teil verschiedener funktionsräumlicher Zusammenhänge im Grossraum Zürich, die alle die kommunalen, kantonalen und nationalen Grenzen überschreiten. Das Bundesamt für Statistik definiert Metropolräume wie den «*Metropolraum Zürich*», wenn mehr als jede oder jeder zwölfte Beschäftigte (8.33%) einer Agglomeration in einer bestimmten anderen Agglomeration arbeitet. Diese beiden Agglomerationen bilden dann eine Metropole bestehend aus Kernagglomeration und einer oder mehreren weiteren Agglomerationen. Es werden auch Städte zugezählt, die zwar nicht in eine Agglomeration eingebunden sind, aber ebenfalls ein Zwölftel ihrer Beschäftigten in die Kernagglomeration entsenden (z.B. Einsiedeln). Viel wesentlicher für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsraums Zürich sind zwei andere metropolitane Institutionen, der Verein Metropolitanraum Zürich und die Greater Zurich Area:

- Aus dem Modellvorhaben «Strukturen für eine bessere Zusammenarbeit im Wirtschaftsraum Zürich» zur Verbesserung der Agglomerationspolitik und der Zusammenarbeit regionaler Akteure in den Agglomerationen heraus wurde am 3. Juli 2009 der «*Verein Metropolitanraum Zürich*» gegründet. Er bildet die Trägerschaft der Metropolitankonferenz Zürich. Ziel ist es, die Entwicklung des Metropolitanraums in den vier Handlungsfeldern Wirtschaft, Lebensraum, Verkehr und Gesellschaft voranzutreiben. Kantone, Städte und Gemeinden sollen erstmals gemeinsam Strategien entwickeln und ihre Aktivitäten besser bündeln und koordinieren. Mitglieder sind acht Kantone,

diverse Städte und Gemeinden sowie weitere Kantone, Städte und Gemeinden ausserhalb des statistisch definierten Metropolitanraumes als «assoziierte Mitglieder» ([www.metropolitanraum-zuerich.ch](http://www.metropolitanraum-zuerich.ch)).

- Die «Greater Zurich Area AG» betreibt seit 1999 (bis 2002 unter dem Namen «The Zurich Network») Werbung und Marketing für den Wirtschaftsraum Greater Zurich Area. Eigentümerin ist die Stiftung «Greater Zurich Area Standortmarketing», die als Public-Private Partnership gegründet wurde. Mitglieder sind acht Kantone, die beiden Städte Zürich und Winterthur sowie diverse Grossunternehmen ([www.greaterzuricharea.ch](http://www.greaterzuricharea.ch)).

Die aktuelle und zukünftige Situation verlangt Offenheit und Flexibilität sowie gemeinsame Strategien von Gemeinden, Kantonen und Unternehmen. Wettbewerb kann der Region insgesamt schaden, wenn die Region besonders für grössere, exportorientierte Unternehmen ihre Bindungskraft verliert. Der Prozess der Loslösung von Territorialitäten bietet vor allem Chancen, wenn durch eine «neue Nähe» regionale, innovative Milieus, räumliche Cluster und Netzwerke als Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Konkurrenten entstehen. Dabei sollten im raumpolitischen Diskurs vermehrt die beiden Komponenten «gesellschaftliche Interaktions- und Handlungsstruktur» sowie «institutionalisierte und normative Regulationssysteme» (vgl. Läßle 1991) ins Zentrum der Diskussion geführt werden. Regionaler Koordinationsbedarf besteht weiterhin hinsichtlich der grossräumigen Verkehrsnetze. Die verkehrstechnische Erschliessung und die grossräumige Mobilität sind für die Unternehmen von herausragender Bedeutung (Individualverkehr, Gütertransport) und bleiben damit ein wichtiger Attraktivitätsfaktor im Standortwettbewerb der Regionen. Probleme könnten sich insbesondere in zentralen Lagen durch die Emissionen des Transitverkehrs (Lärm etc.) ergeben.

#### Literatur

- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung 2003, *Agglomerationswachstum – jede dritte Schweizer Gemeinde ist städtisch*, Bern.
- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung 2005, *Raumentwicklungsbericht 2005 – Zusammenfassung*, Bern.
- Bärtschi, H-P 2001, *100 Jahre Spinnerei Streiff AG Aathal, Stämpfli AG*, Bern.
- Bathelt, H, Glückler, J 2003, *Wirtschaftsgeographie*, 2. Auflage, Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart.
- BFS – Bundesamt für Statistik 2000, *Gemeindetypen nach dem Zentren-Peripherie-Modell von 2000*. Neuchâtel.
- Bolt, C 2007, «Ehemalige Spinnerei Kunz im Unteraathal (Seegräben, 1851)». in Böhmer, R. et al. (Hrsg.) *Vom Grabhügel zur Ökosiedlung. Zürcher Bau-Geschichten*. Chronos Verlag, Zürich.
- Boschma, RA, Frenken, K 2006, «Why is economic geography not an evolutionary science? Towards an evolutionary economic geography», *Journal of Economic Geography*, 6: 273–302.
- Braczyk, HJ, Cooke, P, Heidenreich, M (Hrsg.) 1998, *Regional Innovation Systems. The Role of Governance in a Globalized World*. Routledge, London.
- Crévoisier, O 2000, «Two ways to look at learning regions in the context of globalisation: The homogenizing and particularizing approach», *GeoJournal*, 49: 353–361.
- Dicken, P, Lloyd, PE 1990, *Location in Space – Theoretical Perspectives in Economic Geography*. Third Edition, Harper & Row, New York.
- Fritsch, M, Koschatzky, K, Schätzl, L, Sternberg, R 1998, «Regionale Innovationspotentiale und innovative Netzwerke», *Raumforschung und Raumordnung*, 4: 243–252.
- Fürst, D, Löb, S 2005, «Kulturlandschaften – wachsende Bedeutung für regionalpolitische Strategien?», in Thiessen, F. et al. (Hrsg.), *Weiche Standortfaktoren – Erfolgsfaktoren regionaler Wirtschaftsentwicklung*, Duncker & Humblot, Berlin.
- Gemeinde Freienbach (o.J.): *Unternehmen*. [http://www.freienbach.ch/xml\\_1/internet/de/application/d311/f381.cfm](http://www.freienbach.ch/xml_1/internet/de/application/d311/f381.cfm), Zugriff: 12.5.2009.
- Grabow, B 2005, «Weiche Standortfaktoren in Theorie und Empirie – Ein Überblick», in Thiessen, F. et al. (Hrsg.), *Weiche Standortfaktoren – Erfolgsfaktoren regionaler Wirtschaftsentwicklung*. Duncker & Humblot, Berlin.
- Hassink, R 2005, «How to Unlock Regional Economies from Path Dependency? From Learning Region to Learning Cluster», *European Planning Studies*, 13 (4): 521–535.

- Hess, M 2004, «Spatial relationships? Towards a re-conceptualization of embeddedness», *Progress in Human Geography*, 28 (2): 165–186.
- Hodgson, GM 1993, *Economics and evolution: bringing life back into economic*, Polity Press, Cambridge.
- Hudson, R 1999, «The learning economy, the learning firms and the learning region. A sympathetic critique of the limits of learning», *European Urban and Regional Studies*, 6 (1): 59–72.
- Läpple, D 1991, «Essay über den Raum – Für ein gesellschaftswissenschaftliches Raumkonzept», in Häussermann, H (Hrsg.), *Stadt und Raum*, Centaurus-Verlag, Freiburg i. Br.
- Magnusson, L, Ottosson, J 1997, *Evolutionary Economics and Path Dependency*, Edward Elgar, Cheltenham.
- Martin, R 2006, «Pfadabhängigkeit und die ökonomische Landschaft», in Berndt, C, Glückler, J. (Hrsg.), *Denkanstöße zu einer anderen Geographie der Ökonomie*. Bielefeld.
- Martin, R, Sunley, P 2006, «Path dependence and regional economic evolution», *Journal of Economic Geography*, 6: 395–437.
- Morgan, K 1997, «The learning region: Institutions, innovation and regional renewal», *Regional Studies*, 31: 491–503.
- Nelson, RR, Winter, G 1982, *An evolutionary theory of economic change*. Harvard University Press, Cambridge (MA).
- Pfister, U 1992, *Die Zürcher Fabriques – Protoindustrielles Wachstum vom 16. zum 18. Jahrhundert*, Chronos Verlag, Zürich.
- Plüss, L, Kübler D 2009, *Stand der Dinge – Leben in der S5-Stadt: Politik im Agglomosaik – Schlussbericht*.
- Rentsch, HU 1988, *Jakob Heusser-Staub – Ein Wirtschaftspionier des Zürcher Oberlandes*, Verein für wirtschaftshistorische Studien, Meilen.
- Schamp, E 2002, «Evolution und Institution als Grundlage einer dynamischen Wirtschaftsgeographie. Die Bedeutung von externen Skalenerträgen für geographische Konzentration», *Geographische Zeitschrift*, 90: 40–51.
- Scherer, SB 2007, «Kunz, Heinrich», aus: *Historisches Lexikon der Schweiz*, Bern. <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D29621.php>, Zugriff: 24. 3. 2009.
- Schuler, M 2006, «Urbanität und Metropolitanität in der Synthese des Atlas des räumlichen Wandel», in *Schweizerische Akademie der Geistes- und Sozialwissenschaften* (Hrsg.), *Nachhaltige Entwicklung*, Bern.
- Schuler, M, Dessemontet, P, Jemelin, C, Jarne, A, Pasche, N, Haug, W 2007, *Atlas des räumlichen Wandels der Schweiz*, Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- Schuler, M, Joye, D (o. J.): *Typologie der Gemeinden der Schweiz 1980–2000*. [http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/geo/raeumliche\\_typologien/01.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/geo/raeumliche_typologien/01.html), Zugriff: 14. 5. 2009.
- Sieverts, T 2005, *Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Bauverlag Gütersloh.
- Stadt Uster (Hrsg.) 2007, *Uster – Ein Begleiter zu Orten der Industriegeschichte*, Druck Media-Center Uster AG, Uster
- Stadt Uster (o. J.): *Chronologie*. <http://www.uster.ch/de/portrait/geschichten/geschichte>, Zugriff: 28. 4. 2009.
- Storper, M, Walker, R 1989, *The capitalist imperative: territory, technology, and industrial growth*, Basil Blackwell, New York.
- Thierstein, A, Kruse, Ch, Glanzmann, L, Gabi, Grillon, N 2006, *Raumentwicklung im Verborgenen – Die Entwicklung der Metropolitanregion Nordschweiz*, Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- Wehrli-Schindler, B 2007, *Zürich – Mit neuen Methoden zu einer differenzierten Innenentwicklung*. In: Scholl, B (Hrsg.) *Stadtgespräche*. Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung, ETH Zürich.
- Wyrsh, P 2005, *Freienbach*. In: *Historisches Lexikon der Schweiz*, Bern. <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D713.php>, Zugriff: 12. 5. 2009.

### Leseempfehlungen

- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung 2009, *Monitoring urbaner Raum Schweiz – Städte und Agglomerationen*, Bern.
- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung 2005, *Raumentwicklungsbericht 2005*, Bern.
- Bärtschi, H-P 2001, *100 Jahre Spinnerei Streiff AG Aathal, Stämpfli AG*, Bern.
- Berndt, C, Glückler, J (Hrsg.) 2006, *Denkanstöße zu einer anderen Geographie der Ökonomie (Reihe Global Studies)*, transcript verlag, Bielefeld.
- Dicken, P, Lloyd, PE 1999, *Standort und Raum: Theoretische Perspektiven in der Wirtschaftsgeographie*, Ulmer, Stuttgart.
- Eisinger, A, Schneider, M (Hrsg.), 2003, *StadtLand Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz*, Birkhäuser, Basel.
- Koll-Schretzenmayr, M, 2008, *gelungen – misslungen? Die Geschichte der Raumplanung Schweiz*, Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- Schuler, M, Dessemontet, P, Jemelin, C, Jarne, A, Pasche, N, Haug, W 2007, *Atlas des räumlichen Wandels der Schweiz*, Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- Sieverts, T 2005, *Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Bauverlag Gütersloh.
- Thierstein, A, Kruse, Ch, Glanzmann, L, Gabi, Grillon, N 2006, *Raumentwicklung im Verborgenen – Die Entwicklung der Metropolitanregion Nordschweiz*, Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich.

# Zur Attraktivität des Bildungsraums der S5-Stadt

MANUELA KELLER-SCHNEIDER, STEFAN ALBISSER, HEINZ MOSER und Studierende

*Forschende Institution*

PHZH Pädagogische Hochschule Zürich, Fachbereiche Pädagogische Psychologie und Medienbildung

*Autorin und Autoren*

MANUELA KELLER-SCHNEIDER (Prof. Dr. phil.), Psychologin, Professorin an der PHZH Zürich

STEFAN ALBISSER (Prof. Dr. phil.), Erziehungswissenschaftler, Professor an der PHZH Zürich

HEINZ MOSER (Prof. Dr. phil.), Medienpädagoge, Professor an der PHZH Zürich

*Mitarbeitende in den Forschungsprojekten*

MARC FEIGE, REGINA GÖTSCH, CHRISTINE GORDON-VALLEJO und weitere Studierende  
der Studiengänge Vorschule, Primar- und Sekundarstufe 1.

Abstract

**Räume bestimmen unser Leben. Wohnräume, Arbeitsräume, Aussenräume, aber auch Freiräume, Kultur- und Spielräume. Was aber sind Bildungsräume? In drei Forschungsprojekten von Studierenden der Pädagogischen Hochschule Zürich wird die S5-Stadt nach verschiedenen Facetten eines Bildungsraumes beleuchtet. Die Attraktivität kommunaler Angebote im Betreuungs- und Freizeitbereich sowie von Kantonsschulen im Umfeld der S5-Stadt wird im ersten Teilbeitrag gezeigt. Grössere Gemeinden fallen durch ein breiteres Angebot auf und könnten daher als lokale Zentren wirken. Wird die S5-Stadt nach Erwartungen von OberstufenschülerInnen, deren Eltern und Lehrpersonen an das Lernen in der Schule untersucht, so zeigen sich Unterschiede zwischen den Adressatengruppen, die sich jedoch nicht als regionsspezifische Merkmale beschreiben lassen – die S5-Stadt unterscheidet sich nicht von andern Regionen. Das dritte Studierendenprojekt zeigt, dass die Jugendlichen durchaus in der S5-Stadt verwurzelt sind. Als Erwachsene möchten sie mehrheitlich dort leben, wo sie aufgewachsen sind; grosse Städte sind für sie weniger attraktiv. Verwurzelung zeigt sich auch in den Berufswünschen, die vorwiegend im Umkreis der vertrauten Berufe des Umfeldes zu finden sind, wie auch in der auf die Region ausgerichteten Lehrstellensuche.**

## Einleitung

Welche Bedeutung kommt Bildungseinrichtungen, Erziehungs- und Betreuungsinstitutionen, aber auch Freizeit- und kulturellen Angeboten innerhalb einer Wirtschafts- und Wohnregion zu? Für Planungsverantwortliche und Standortsuchende liegen unterschiedliche Faktoren im Vordergrund. Sie alle bündeln jedoch in ge-

wisser Weise Attraktivitätseinschätzungen über eine Region und ihre diesbezügliche Infrastruktur. Im Folgenden konzentrieren wir uns auf ausgewählte Attraktivitätsfaktoren und beginnen mit der Frage: Was ist ein Bildungsraum?

Räume bestimmen unser Leben in mehrfacher Hinsicht. Wohnräume, Arbeitsräume, Aussenräume, aber auch Freiräume, Kulturräume, Handlungs- und Spielräume usw. Was aber sind *Bildungsräume*? Kindergärten und Schulhäuser? – Räume sind sozial markierte, mit Gütern ausgestattete Nutzungs-, Begegnungs- und Einflussbereiche (Löw, 2001: 158–160). Räume entstehen in der Wechselwirkung zwischen Handeln und Strukturen und werden generell zweifach bestimmt. Einerseits durch *Spacing*, andererseits durch *Syntheseleistungen*. Ersteres umfasst das Abgrenzen, Vermessen, Errichten, Bauen oder Positionieren von Raumobjekten, während das Platzieren und individuelle «kognitive Verbinden» beweglicher Güter und Menschen (oder generell Lebewesen) eine Syntheseleistung darstellt, in welcher über Wahrnehmungs-, Vorstellungs- oder Erinnerungsprozesse (Piaget & Inhelder, 1975) Personen und Güter zu Räumen zusammengefasst werden (Ciompi, 1988; Elias, 1994; Läßle, 1991; Löw, 2001). Dies bedeutet – übertragen auf den Begriff Bildungsraum – beispielsweise Folgendes: Menschen eines bestimmten kommunalen Raumes *verbinden* angebotene *Objekträume* mit darin tätigen Menschen (deren Attributen und Können) *und eigene Vorstellungen* (Erfahrungen, Motive, Interessen, Bewertungen) zu *Handlungs- und Nutzungsalternativen*. Eine solche Syntheseleistung kann beispielsweise die Wahl einer Kinderkrippe, einer Freizeitaktivität, einer zu besuchenden Kantonsschule oder eines zu erlernenden Berufes sein. Das heisst, ein Bildungsraum wird definiert durch *die eine Wohn- und Arbeitsregion auszeichnenden (oder darin vermissten) bildungs-, erziehungs-, betreuungs- und freizeitsensitiven Angebote*. In der Wirtschaftsgeografie werden solche Angebote als Faktoren definiert, welche regionale Zu- oder Abwanderungen begünstigen: *Push- und Pullfaktoren* (Knox & Marston, 2008). Wie *attraktiv* diese Angebote in den Augen potenzieller Nutzender sind – dieser Frage wird im Folgenden anhand einzelner beispielhafter Erhebungen im Bildungsraum der S5-Stadt nachgegangen.

(1) Zuerst eruieren Marc Feige, Regina Götsch, Christine Gordon-Vallejo und Stefan Albisser die Attraktivität kommunaler Angebote im Betreuungs- und Freizeitbereich sowie von Kantonsschulen im Umfeld der S5-Stadt. (2) Anschliessend berichtet Manuela Keller-Schneider aus einem Projekt mit ihren Studierenden über Erwartungen an Schule und LehrerInnen, welche in Bildungsinstitutionen des obligatorischen Schulbereichs tätig sind. Sie vergleicht dabei die Merkmalsattraktivität guter Lehrpersonen aus der Perspektive von SchülerInnen, deren Eltern und den LehrerInnen selbst. Schliesslich (3) berichtet Heinz Moser aus einem Studierendenprojekt über das Spannungsverhältnis Berufswahl–Berufslehreangebote im Bildungsraum der S5-Stadt. Die Ergebnisse dieser im Bildungsraum S5 befragten SchülerInnen verdeutlichen, dass die Attraktivität des Bildungsindikators Berufswahl sehr wohl beeinflusst wird durch vorhandene Angebote und deren Zugänglichkeit mittels öffentlichen Verkehrs.

# Standortattraktivitäten im Bildungsraum der S5-Stadt

MARC FEIGE, REGINA GÖTSCH, CHRISTINE GORDON-VALLEJO, STEFAN ALBISSER

UND MANUELA KELLER-SCHNEIDER

## Fragestellung und Bezugsrahmen

Was tragen Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitangebote zur Attraktivität des S5-Stadt-Raumes bei?

Mit der Bezeichnung S5-Stadt werden jene Gemeinden zusammengefasst, welche im Südosten der Kantonshauptstadt Zürich, also jenseits von Adlisberg und Pfannenstiel, liegen und vor allem mit der S5-Bahn und weiterer darauf verkehrender Linien verkehrsgünstig erschlossen und mit der Stadt Zürich verbunden worden sind. Was kennzeichnet diese gut erschlossenen Gemeinden nebst dem Faktor «öffentlicher Verkehr»? Welche Faktoren beeinflussen die regionale Mobilität (Lee, 1972) zugunsten dieses Wohn- und Arbeitsraumes? In Anlehnung an die Sozialisierungstheorie von Hurrelmann (2002) sind wir Sozialisationsorten, Betreuungs-, Bildungs- und Freizeit- bzw. auch Unterhaltungsangeboten nachgegangen, welche für Familien mit Kindern und Jugendlichen geeignete Indikatoren im Sinne der von Knox und Marston (2008) definierten Push- und Pullfaktoren darstellen. Für Eltern und deren Kinder bzw. Jugendliche sind das vor allem qualitativ gute Schulen, Kinderkrippen, Tagesstätten, aber auch Spiel- und Sportplätze, Musikvereine, Jugendtreffs, Spiel- und Theatergruppen, Ludotheken und Mediotheken sowie Lehrstellen und Praktikumsplätze. Aus diesem Grunde soll in dieser Teilstudie drei Bereichen von Bildungsindikatoren nachgegangen werden. Es sind dies Betreuungs-, Ausbildungs- und Freizeitangebote, welche bei hoher Qualität als Pullfaktoren wirken.

## Ausgewählte Bildungsindikatoren (Methode des Standort-Ratings)

Die Attraktivität von Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitangeboten wird durch ein vergleichendes Rating von Standortfaktoren ermittelt:

- Kinderbetreuungsangebote, inkl. Freizeitangebote für Kinder
- Ausbildungsangebote für Kinder, Jugendliche und (junge) Erwachsene
- Freizeitangebote für Jugendliche und Erwachsene

Für jeden dieser Bereiche können maximal zehn Ratingpunkte erreicht bzw. zugeteilt werden; total also im Maximum 30 Punkte. Geprüft werden Vorhandensein und Menge je Angebot in einer Gemeinde der S5-Stadt-Region.

Die Punkteverteilung pro Bereich umfasst die nachfolgend aufgeführten Bereiche, wobei die Punktezuweisung je nach Angebot einen ganzen Punkt (ein Angebot ist vorhanden oder nicht, bspw. Ludothek, Kantonsschule usw.) bzw. einen halben Punkt (bspw. das Vorhandensein von Kinderkrippen oder Kindertagesstätten in der Gemeinde) oder die Anzahl Angebote zwischen 0 und 1 bzw. 2 Punkten verteilt wird (bspw. die Anzahl Sporthallen oder Lehrstellen in einer Gemeinde) umfassen kann. Als Erhebungsquellen wurden Websites der Gemeinden bzw. der entsprechenden Institutionen oder [www.lotse.zh.ch](http://www.lotse.zh.ch) ausgewertet. Für die einzelnen Bereiche wurden die nachfolgend aufgelisteten Angebote berücksichtigt.

### Bereich 1: Kinderbetreuungsstätten und Freizeitangebote für Kinder

- Angebote für Kinder im kreativen Bereich
- Angebote für Kinder im musischen Bereich
- Sportangebote für Kinder mit Eltern
- Diverse Angebote für Kinder
- Fremdsprachen für Kinder
- Ludotheken/Bibliotheken
- Hortangebote
- Kinderhütendienst
- Kinderkrippen
- Kindertagesstätte
- Mittagstisch
- Spielgruppen
- Aufnahme von Tages- oder Pflegekindern / Aufsicht über Tageseltern / Pflegefamilien
- Tagesfamilien(vereine)

### Bereich 2: Ausbildungsangebote für Kinder, Jugendliche und (junge) Erwachsene – einschliesslich postobligatorische und private Angebote

- Grösse des Lehrstellenangebots
- BIZ/Berufsberatung
- 10. Schuljahr & Brückenangebote
- Kantonsschulen
- Berufsfachschulen
- Tertiärausbildungen
- Migros Klubschule
- Musikschulen
- Privatschulen auf Ebene der Volksschulstufen
- Fahrlehrer

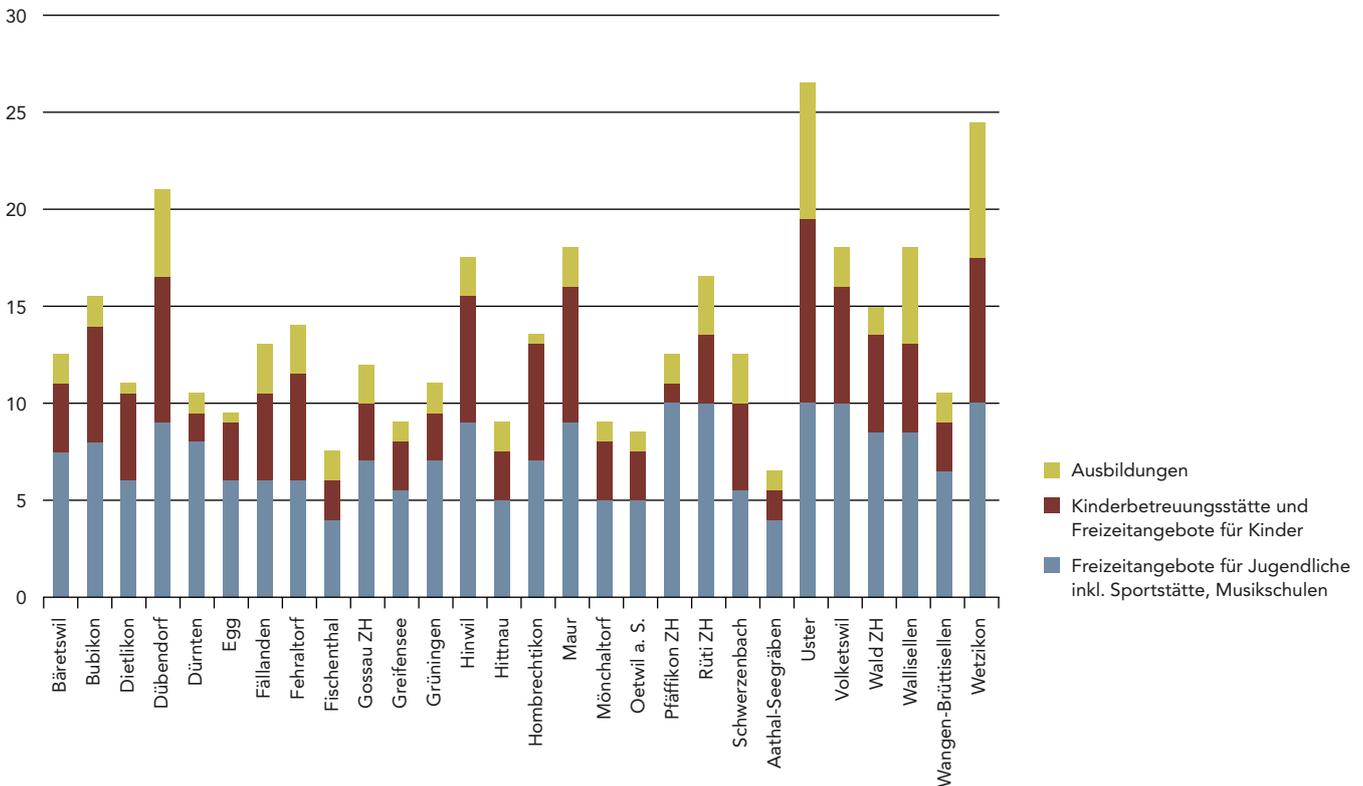
### Bereich 3: Freizeitangebote für Jugendliche und Erwachsene

- Musikschulen
- Bibliotheken
- Museen
- Kino
- Freizeitangebote für Jugendliche, z. B. Cevi, Pfadi, Jugendtreff
- Bäder: Freibäder, Hallenbäder
- Allgemeine Sport- und Freizeitanlagen
- Sportartenspezifische Anlagen
- Sporthallen

Das Ergebnis des Standortratings ist in *Abbildung 1* wiedergegeben. Im Maximum wurden 26.5 Punkte erreicht (Gemeinde Uster), im Minimum 6.5 Punkte (Aathal-Seegräben).

Das Ergebnis des Standort-Ratings verdeutlicht eine Tendenz: Gemeinden mit weniger als 5000 EinwohnerInnen zählen im Rating in der Regel unter 10 Punkte

## Attraktivität

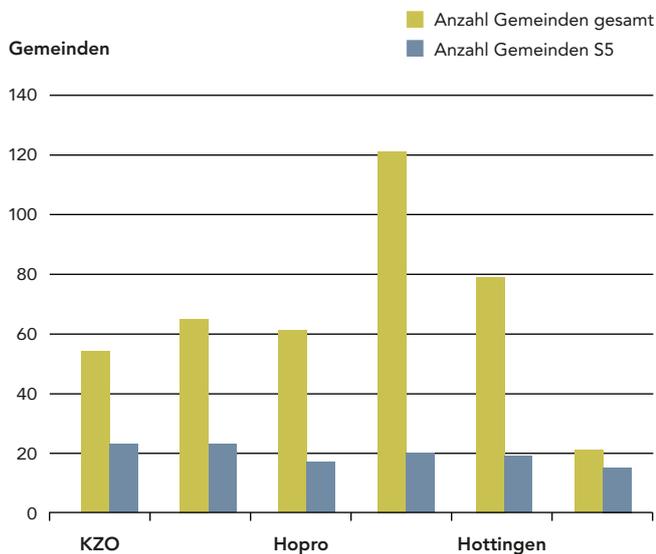


1 Attraktivität von Gemeinden.

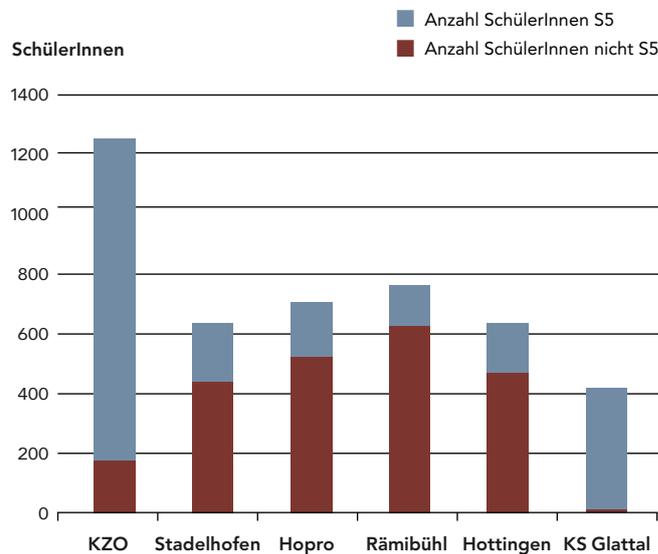
(Aathal-Seegräben, Fiscenthal, Greifensee, Hittnau, Mönchaltorf, Oetwil am See). Die Umkehrung gilt allerdings nicht in jedem Fall, wie das Beispiel der Gemeinde Egg zeigt, welche über 5000 EinwohnerInnen zählt und dennoch weniger als 10 Punkte erreicht. Beträgt die Gesamtpunktzahl aber über 20 Punkte, so handelt es sich um Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von über 20 000 EinwohnerInnen (Dübendorf, Uster, Wetzikon). Dies zeigt, dass die erhobenen Standortattraktivitäten durchaus die Wirkung von Pull-Faktoren ausüben – allerdings nur als korrelativer Zusammenhang.

Die Frage, in welcher Richtung der gefundene Zusammenhang ursächlich zu verstehen ist und ob überhaupt von Ursache und Wirkung gesprochen werden kann, lässt sich aufgrund dieser Erhebungen nicht beantworten. Somit bleibt offen, ob zuerst die Einwohnerzahl angestiegen ist und dadurch die Nachfrage der ortsansässigen Bevölkerung nach Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitangeboten oder ob die Zuzüge vor allem aufgrund eines bestehenden attraktiven Angebots erfolgten. Diese Frage müsste historisch-soziologisch geklärt werden und würde für die verschiedenen Gemeindegruppen sicherlich eine strukturell unterschiedlich zusammengesetzte Gemeindebevölkerung aufzeigen.

Die vorhandenen Angebote bzw. Standort-Attraktivitäten scheinen heute jedenfalls für Unternehmen wie auch für Privatpersonen als Pull-Faktoren zu wirken. Gemeinden mit über 15 Ratingpunkten sind alle mit der S5 gut erschlossen oder haben, wie Maur, Volketswil und Wallisellen, eine vergleichbare Naherschliessung zur Kantonshauptstadt; Wohnen, Leben und/oder Arbeiten in Uster und Wetzikon sowie in Teilen von Dübendorf gehen mit hohen Attraktivitätswerten der Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitangebote einher. Nimmt man Uster als typi-



2 Anzahl Herkunftsgemeinden der Kanti-SchülerInnen.



3 Anzahl SchülerInnen je Kantonsschule, unterteilt nach ihrer regionalen Herkunft (Gemeinden des S5-Stadt-Raum oder andere Gemeinden).

schon Beispiel für die Regionalentwicklung, wo zugleich der höchste Attraktivitätswert erreicht wird, dann fällt auf, dass dieser Spitzenwert vor allem durch gute Betreuungs- und Freizeitangebote und weniger durch Lehrstellen und weiterführende Schulangebote erreicht wird – und somit stark den Eindruck einer Wohnpendlerstadt wiedergibt.

### Schülerstatistik und Wanderbewegungen im postobligatorischen Schulbereich

Die Attraktivität von Bildungsangeboten wird im Teilbereich der postobligatorischen Ausbildung anhand der Schülerzugänge zu den Kantonsschulen ermittelt. Kantonsschulen (Gymnasien) stellen einen erheblichen Attraktivitätsfaktor für Wohn- und Wirtschaftsinteressierte in einem Lebensraum dar, insbesondere auch für die Anwerbung von Neuzuziehenden, Familiengründenden oder einer zukünftig steuerkräftigen Wohnbevölkerung usw.). Geprüft werden soll deshalb, wo die S5-Stadt-Jugendlichen aktuell die «Kanti» besuchen.

Die Schülerstatistiken der Kantonsschulen des Jahres 2008 wurden aufgrund der Wohnortspostleitzahlen dazu benutzt, die gemeindebezogene Herkunft der SchülerInnen und Schülerzahlen jeder «Kanti» aus der S5-Stadt zu ermitteln. Dabei wurde auch nach Geschlecht und Alter differenziert, ohne dass hier besondere Verteilungen aufgefallen wären.

In den Ergebnissen werden die beiden Kantonsschulen des S5-Stadtraumes (die Kantonsschule «Glattal», welche zurzeit in Dübendorf untergebracht ist, und die Kantonsschule Zürich-Oberland, kurz: KZO in Wetzikon) mit den direkt mit der S5-Bahn erreichbaren städtischen Kantonsschulen Zürichs (Hohe Promenade, Hottingen, Rämibühl und Stadelhofen) verglichen.<sup>1</sup> In *Abbildung 2* ist die Anzahl *Herkunftsgemeinden* der SchülerInnen kantons- bzw. schweizweit aufsummiert. In diesem Ergebnis spiegelt sich die überregional herausragende Bedeutung der Kantonsschule Rämibühl mit seinem breiten Angebotsprofil.

<sup>1</sup> Die Kantonsschule Oerlikon, welche ebenfalls von einzelnen SchülerInnen aus dem Raum der S5-Stadt besucht wird, hat ihre Schülerstatistik für diese Studie leider nicht zur Verfügung gestellt.

Wählt man als Vergleichsmass nicht die Herkunftsgemeinden, sondern die *Anzahl SchülerInnen*, dann ergibt sich die in *Abbildung 3* dargestellte Verteilung. Die numerisch grösste Kantonsschule (KZO Wetzikon) besuchen vor allem SchülerInnen der Region der S5-Stadt (d. h. SchülerInnen aus den an der S5-Linie liegenden Gemeinden); jene der Kantonsschule «Glatttal» fast ausschliesslich solche aus den S5-Stadt-Gemeinden. Es ist allerdings auch festzustellen, dass von den insgesamt 2163 KantonsschülerInnen aus dem S5-Raum fast ein Drittel, nämlich 679, die stadtzürcherischen Kantonsschulen besuchen (welche teilweise auch spezifischen Interesse- und Begabungsprofilen der SchülerInnen entgegenkommen), während 1484 SchülerInnen die beiden regionalen Kantonsschulen des S5-Stadtraumes besuchen.

### **Attraktivität von nichtsportlich ausgerichteten Freizeittreffpunkten für Jugendliche und junge Erwachsene**

Für Jugendliche sind sportliche, unterhaltungsbezogene und kulturell selbstaktivierende Freizeitangebote bzw. Treffpunkte gleichermaßen wichtig. Bei letzteren handelt es sich vor allem um adäquate räumliche Einrichtungen für Jugendbands und Vergleichbares. Die unterhaltungsbezogenen Angebote suchen Jugendliche und junge Erwachsene oft ausserhalb ihrer Wohngemeinde auf; entscheidend ist oftmals, wer sich wo trifft oder treffen will. Mittels Leitfadeninterview wurde deshalb den Gründen zum Aufsuchen eines exemplarisch ausgewählten regionalen «Schuppens» nachgegangen. Ausgewählt wurde ein Treffpunkt für Jugendliche und (junge) Erwachsene an der S5-Bahnlinie, welcher seit längerer Zeit der Konkurrenz der Stadt Zürich «trotzen» kann. Es handelt sich um den Klub «Rampe» in Bubikon. Durchgeführt wurden die Interviews an einem Freitagabend. Die zitierten Aussagen können nicht als repräsentativ für alle vergleichbaren regionalen Angebote betrachtet werden; sie verdeutlichen aber insgesamt spezifische Wahrnehmungen und Einschätzungen.

Der Besitzer des Klubs Rampe beantwortet die Frage, wie man in Bubikon als Klubbesitzer bestehen kann, wie folgt:

*«Als wir den Club übernommen haben, war uns klar, dass wir nur überleben können, wenn wir viele verschiedene Leute ansprechen, dass wir nicht eine Schiene fahren, wie zum Beispiel in Zürich, da hast du einen House Club, und da läuft House und die Leute gehen dort hin und finden es geil. Das funktioniert hier nicht! (...) Sagen wir es so: wenn die S-Bahn nicht hier gewesen wäre, hätten wir das nicht übernommen. Es ist schon so, ohne diese S-Bahn hätten wir keine Chance oder dann müssten wir einen Shuttlebus organisieren, der die ganzen Leute abholt, das wäre etwas, was man machen könnte, (...) gerade an einem Abend wie heute, ist es vor allem ein jüngeres Publikum und die kommen beinahe alle mit dem Zug.»*

Für die Klubbetreibenden erzeugt die S5 aber auch ein Spannungsfeld:

*«(...) Zürich ist für uns schlecht, wir gewinnen niemanden von Zürich, sondern, wenn der Zug in Uster stoppen würde,<sup>2</sup> dann hätten wir mehr Leute als wir jetzt haben, weil, ob du von Rappi<sup>3</sup> fünfzehn Minuten nach Bubikon fährst, oder nochmals fünfzehn Minuten nach Zürich – das ist für uns eine*

<sup>2</sup> Mit «stoppen» ist gemeint: wenn die S5 in Uster enden würde.

<sup>3</sup> Rapperswil (SG).

*Riesenkonzurrenz! Für uns ist Zürich überhaupt kein Pluspunkt. Es ist uns aber schon klar, dass die S5 nur wegen Zürich hier ist. Aber Zürich bringt uns nichts.»*

BesucherInnen der «Rampe» beantworten die Frage, warum sie die «Rampe» aufsuchen, wie folgt:

*«Wir kommen öfter her, weil es relativ nahe ist und wir hier mit unter 18 schon reinkommen. Wir kennen halt auch einige Leute hier, was zum Beispiel in Zürich dann nicht so wäre.» (Zwei junge Frauen aus Uster bzw. Mönchaltorf, je 17-jährig)*

*«Ich bin oft hier, mindestens zweimal im Monat an Anlässen und unter der Woche, eigentlich jede Woche. Ich komme, weil es gerade um die Ecke liegt, aber vor allem auch, weil die Rampe ein spannendes Programm bietet, von Literatur über Theater, Rap, man kann alles erleben.» (Junger Mann aus Bubikon, 23-jährig)*

Angesprochen auf die Möglichkeit, Abendanlässe auch in der Stadt Zürich verbringen zu können, welche mit der S-Bahn rasch erreichbar und (für die Rückreise) die ganze Nacht mit Nightliner verbunden bleibt, machen «Rampe»-Besucher folgende Aussagen:

*«Wir gehen nicht nach Zürich, da es (dort) zu viel Polizeipräsenz gibt (lachen), und es weiter weg ist, und es zu viele Leute hat.» (Vier junge Männer aus Jona, zwischen 17- und 19-jährig)*

*«Wir gehen auch nach Zürich, aber das Oberland ist «Old School». Die Kollegen sind hier, und für Jugendliche unter 18 gibt es keine schlaunen Clubs (in Zürich). Der Weg wäre aber kein Problem – rauchs äis, trinksch es Bier, und scho bisch döt.» (Junge Männer aus Oetwil, Wetzikon & Wolfhausen, zwischen 17- und 19-jährig)*

### **Bedeutung der Attraktivitätsfaktoren für den S5-Raum**

Die demographischen Veränderungen der letzten Jahre in den grossen Gemeinden des S5-Stadt-Raumes lassen vermuten, dass sich dank zahlreicher Betreuungs- und Schulangebote viele wohnungssuchende junge Familien zu Wohnsitznahmen in diesen Gemeinden entscheiden. Ein weiterer Grund unter vielen mitspielenden Faktoren könnte auch sein, dass die günstige Erschliessung der S5-Region vor allem auch Familien anzieht, in denen die klassische familiäre Rollenteilung zwischen Mann und Frau nicht mehr gilt (*S5-Stadt als Pull-Faktor*).

Attraktiv scheint auch das erreichbare breite Angebot an höheren Mittelschulen zu sein. Jugendliche aus dem S5-Raum können verkehrstechnisch betrachtet problemlos zu verschiedenen Kantonsschulen gelangen: Zwei Drittel der KantonsschülerInnen nutzen Kantonsschulen in der eigenen Region, ein Drittel pendelt direkt in die Stadt Zürich. Somit stellt für dieses Drittel der Jugendlichen im Sekundarstufen-2-Alter (bzw. deren Eltern) der S5-Bahn-nahen Gemeinden Zürich ein *Pull-Faktor* dar. Attraktiver und teilweise auch günstiger Wohnraum in der S5-Stadt lässt

sich mit attraktiven Schulungsmöglichkeiten kombinieren. (Für das Lehrstellenangebot: siehe den Beitrag im dritten Abschnitt.)

Dem Wohnquartier naheliegende Betreuungsmöglichkeiten und rasch erreichbare weiterführende Schulungsmöglichkeiten prägen die Attraktivität des Bildungsraums der S5-Stadt. Dies spiegelt sich auch im Freizeitverhalten. Viele, vor allem jüngere Zürcher Oberländer schätzen es, nahe liegende Freizeittreffpunkte mit gemischtem (und das heisst auch: anregendem und informierendem) Programm aufsuchen zu können; für ein grösseres Freizeitangebot nehmen sie aber auch den Weg in die Stadt Zürich in Kauf – das aber tun umgekehrt Jugendliche aus der Stadt Zürich kaum (diese nutzen die S5 aber auch nicht, um etwa in Wetzikon die Kantonsschule zu besuchen). Dementsprechend ist die S5-Bahn für Betreiber von Freizeitangeboten im Zürcher Oberland ein zweiseitiges Schwert.

## **Erwartungen an die Schule bezüglich Lernen und Leistung und die gute Lehrperson**

MANUELA KELLER-SCHNEIDER

### **Einleitung**

Schule und Bildung stellen wichtige Bezugspunkte für Familien mit Kindern dar. Die Wahl eines Familienwohnortes wird nicht nur vom Steuerfuss und vom Zugang zum Netz der öffentlichen Verkehrsmittel mitbestimmt, sondern oft auch vom Standort von Schulen. Gute Schulen und gute Lehrpersonen sind in der Öffentlichkeit viel diskutierte Themen. Wodurch sich eine *gute Lehrperson* auszeichnet und was eine *gute Schule* ermöglichen soll, bleibt dabei jedoch weitgehend offen. Eltern möchten ihren Kindern eine gute Bildung sichern – *wie* jedoch eine gute Bildung erreicht werden kann, darüber bestehen unterschiedliche Vorstellungen. Ob sich regionsspezifische Besonderheiten zeigen oder ob kein regionsspezifischer Effekt festgestellt werden kann, soll im folgenden Beitrag geklärt werden.

### **Fragestellung und Bezugsrahmen**

Die Qualität von Schule wird von mehreren Faktoren bestimmt, die auf unterschiedlichen Ebenen liegend zusammenwirken (Bronfenbrenner, 1981; Fend, 2008) und auf den Lernerfolg eines Kindes einwirken. Auch die individuellen Merkmale der SchülerInnen bestimmen den Schulerfolg mit, sowohl der allgemeine Entwicklungsstand wie auch die kognitiven und motivationalen Kompetenzen. Die Lehrperson und der von ihr gestaltete Unterricht stellen sozusagen ein Angebot, eine Umgebung für das Lernen der SchülerInnen dar. Im Weiteren beeinflussen verschiedene Faktoren des familiären Hintergrunds das Lernverhalten und den Lernerfolg eines Kindes. Beispielsweise gestalten der Bildungsstand und die Ambitionen der Eltern, gelebte Werte und Normen, verfolgte Ziele und realisierte Erziehungsstile, kulturelle und sozioökonomische Merkmale das Lernen wie auch die Lernmotive von SchülerInnen mit (Krapp & Weidenmann, 2001).

Das Kind bzw. die Schülerin und der Schüler sind jedoch nicht lediglich das Produkt von Familie und Schule. Schulerfolg lässt sich nicht auf die Wirkung von Lehrpersonen allein reduzieren, die sozusagen ein gut geöltes Räderwerk in Gang

setzt, welches Lernen garantiert. Wie die SchülerInnen die Lernangebote nutzen und welche Erwartungen sie wie auch ihre Eltern an die Schule stellen, prägen Erwartungen und Zufriedenheit mit. Welche Lernwege ein Kind sich selbst erschliesst, unterliegt auch seinem Gestaltungsfreiraum (Deci & Ryan, 1993). Das Kind nimmt somit als dritte Kraft eine mitgestaltende Rolle im Dreieck Schule – Eltern – Kind ein.

Im Rahmen eines Forschungsseminars sind Studierende der Pädagogischen Hochschule als zukünftige Lehrpersonen der Frage nachgegangen, was Eltern, SchülerInnen und Lehrpersonen im S5-Raum von der Schule bzw. von sich erwarten:

- Wie lässt sich eine gute Lehrperson charakterisieren? Welche Idealvorstellungen bestehen? Besteht Übereinstimmung zwischen den Erwartungen der SchülerInnen und ihren Eltern? Zeigen sich Unterschiede zwischen Mädchen und Knaben oder zwischen deren Eltern? Wie stehen die Idealvorstellungen der Lehrpersonen dazu?
- Mit welchen Motiven gehen die SchülerInnen zur Schule? Welche Art von Leistung soll in der Schule erwartet und gefördert werden? Unterscheiden sich die Erwartungen der Jugendlichen von denjenigen der Eltern? Was wollen Lehrpersonen ermöglichen?

Im Folgenden werden *Lernmotive* und *Bilder über die gute Lehrperson* aus den Perspektiven von SchülerInnen, Eltern und Lehrpersonen erfasst und beschrieben.

### **Vorgehen, Datenerhebung**

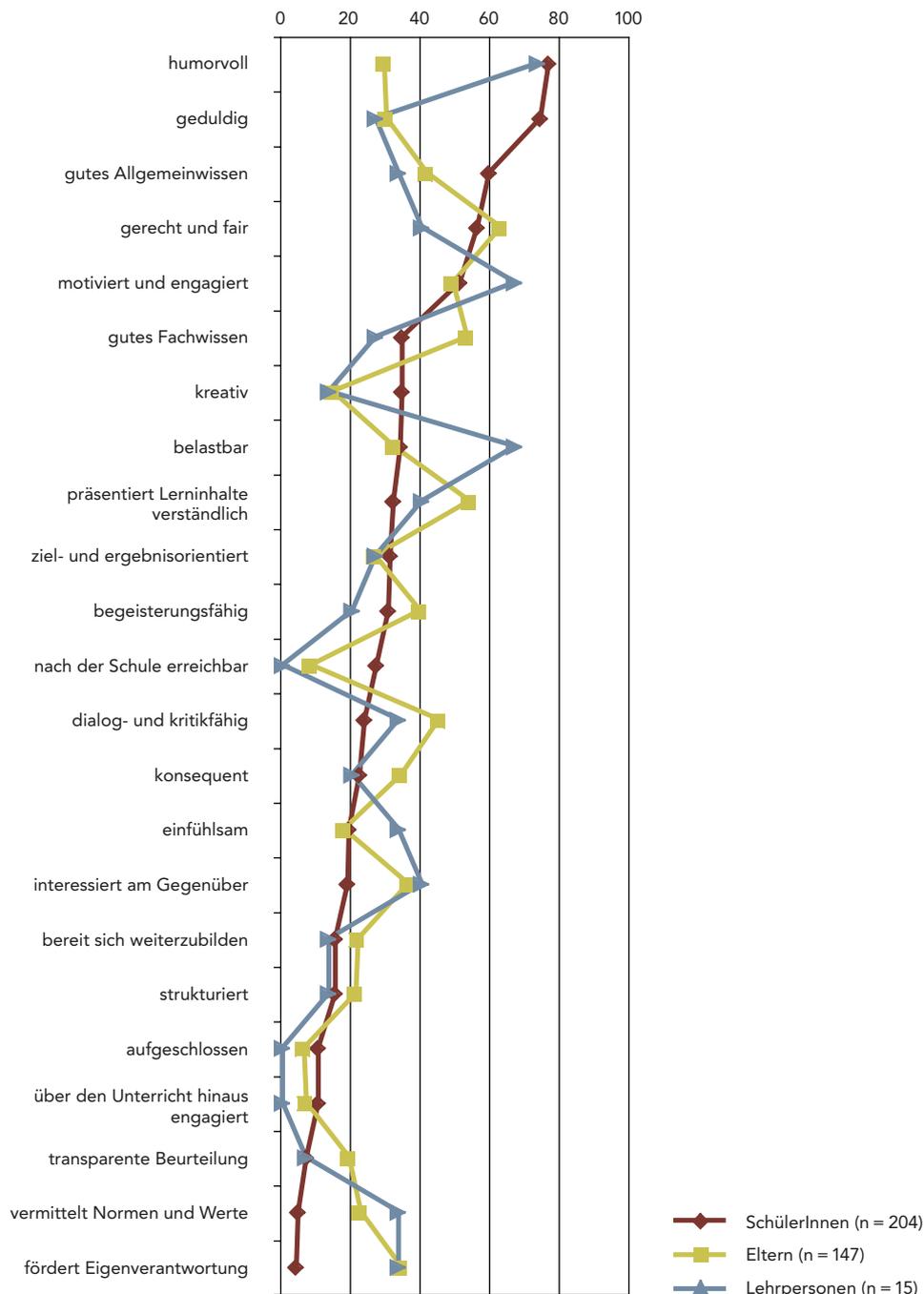
Mittels Fragebogen wurden Jugendliche aus 12 Klassen der Sekundarschulen von Uster, Wetzikon, Greifensee, Freienbach und Pfäffikon SZ, wie auch deren Eltern und Lehrpersonen befragt. Die Stichprobe besteht aus 204 SchülerInnen, 147 Eltern und 15 Lehrpersonen. Erfasst wurden bei den SchülerInnen Merkmale einer guten Lehrperson als Idealvorstellungen, wie auch ihre eigenen Lern- bzw. Leistungsmotive. Erwartungen der Eltern an die Lehrpersonen und an das Lernen der Kinder und Jugendlichen sowie die Sicht der Lehrpersonen (als berufliche Überzeugungen) wurden ebenfalls erfragt.

Da in den Fragebogen dieselben Skalen mit analogen Fragestellungen für die SchülerInnen, die Eltern und die LehrerInnen verwendet wurden, ist ein Vergleich der Ergebnisse möglich. Die Fragebogen wurden mittels des Statistik-Programms SPSS ausgewertet; in den Abbildungen werden Mittelwerte und Häufigkeiten dargestellt. Als Einschränkung sei vorab angemerkt, dass die dargestellten Werte von Klassen und Elterngruppen oder Lehrpersonen keine Rückschlüsse auf einzelne Gemeinden zulassen, da die Auswahl der Klassen nicht repräsentativ ist.

### **Ergebnisse zu den Merkmalen einer guten Lehrperson**

Aus einer Liste von 23 Merkmalen, eingeleitet mit der Frage «Welche beruflichen Merkmale soll eine Lehrperson haben?» wurden sowohl von den SchülerInnen wie auch von deren Eltern und den Lehrpersonen die für sie zutreffenden sieben Merkmale angekreuzt. Abbildung 4 zeigt die prozentualen Häufigkeiten der Nennungen aus der Sicht von SchülerInnen, Eltern und Lehrpersonen, geordnet nach der Rangfolge der SchülerInnen.

Nach Einschätzungen der *SekundarschülerInnen* soll eine Lehrperson humorvoll und geduldig sein; 75% aller Antwortenden zählen diese Merkmale zu den sieben wichtigsten. Etwa die Hälfte der antwortenden SchülerInnen erwarten, dass die Lehrperson über gutes Allgemeinwissen verfügen, gerecht und fair, wie auch motiviert und engagiert sein soll. Rund ein Drittel erwartet, dass die Lehrperson ein gutes Fachwissen vorweist, kreativ, belastbar, begeisterungsfähig, konsequent, wie auch dialog- und kritikfähig sein soll. Sie soll Lerninhalte verständlich präsentieren, ziel- und ergebnisorientiert vorgehen und auch nach der Schule erreichbar sein. Etwa ein Fünftel der SchülerInnen wünscht sich eine einfühlsame, am Gegenüber interessierte, gut strukturierte und sich weiterbildende Lehrperson. Die



4 Merkmale einer guten Lehrperson aus der Sicht von SchülerInnen der Sekundarstufe, deren Eltern und Lehrpersonen (je prozentuale Zustimmung zu den sieben Nennungen)

Förderung von eigenverantwortlichem Handeln, wie auch die Vermittlung von Werten und Normen stehen bei den Jugendlichen auf den letzten Rangplätzen.

Werden die Rangfolgen nach Mädchen und Knaben getrennt aufgestellt, so zeigen sich nur minimale Unterschiede. Die ideale Lehrperson von Mädchen unterscheidet sich nicht von derjenigen der Knaben.

In der Einschätzung der *Eltern* stehen die Merkmale «gerecht und fair», «motiviert und engagiert» wie auch «über Fachwissen verfügend» und «Inhalte verständlich darlegend» auf den obersten Rangplätzen der Merkmale einer guten Lehrperson. Rund ein Drittel erachtet Dialog- und Kritikfähigkeit wie auch Interesse am Gegenüber, gutes Allgemeinwissen, Begeisterungsfähigkeit und Konsequenz wie auch die Förderung eigenverantwortlichen Handelns als bedeutsam. Eigenschaften wie humorvoll, geduldig (die sich bei den SchülerInnen auf den ersten Rangplätzen befinden), belastbar, ziel- und ergebnisorientiert wie auch strukturiert, «Werte vermittelnd» und «transparent sein beim Beurteilen» werden nur von ca. 20% der Eltern erwartet. Die Erreichbarkeit nach dem Unterricht oder ein über den Unterricht hinausgehendes Engagement wie auch Aufgeschlossenheit stehen auf den letzten Rangplätzen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass zwischen den Jugendlichen und ihren Eltern deutliche Unterschiede darin bestehen, dass die Jugendlichen bei einer guten Lehrperson Humor und Geduld erwarten. Dagegen ist den Eltern das verständliche Darlegen von Unterrichtsinhalten, ein gutes Fachwissen, Dialog- und Kritikfähigkeit wie auch Interesse am Gegenüber, die Vermittlung von Werten und Normen und die Förderung von eigenverantwortlichem Handeln deutlich wichtiger als den SchülerInnen.

Werden die Idealvorstellungen der *Lehrpersonen* (n=15) in Rangfolge gestellt, so erwarten zwei Drittel von einer guten Lehrperson Humor, Belastbarkeit, Engagement und Motivation. Sie liegen somit den Einschätzungen der SchülerInnen nahe, mit Ausnahme der Belastbarkeit, welche von den SchülerInnen wahrscheinlich weniger als solche wahrgenommen wird. Auf den letzten Rangplätzen, mit Werten unter 15%, stehen die Merkmale Kreativität, strukturiertes Vorgehen, transparente Beurteilungskriterien wie auch Aufgeschlossenheit und Engagement bzw. Erreichbarkeit über den Unterricht hinaus. Diese Merkmale sind auch in den Augen der SchülerInnen und ihrer Eltern von geringer Bedeutung.

Ein Vergleich der Einschätzungen zwischen den verschiedenen Akteuren im Schulfeld zeigt, dass sich diese in ihren Erwartungen an die gute Lehrperson unterscheiden. Während viele Merkmale zwischen SchülerInnen und ihren Lehrpersonen ähnlich gesehen werden, bestehen grosse Differenzen zwischen Eltern und Lehrpersonen bzw. SchülerInnen in der Bedeutung von Humor. Bezüglich Belastbarkeit als wichtiges Lehrermerkmal liegen die Werte der Lehrpersonen deutlich über den Werten der SchülerInnen und ihrer Eltern. Dass sich Lehrperson darin gefordert wahrnehmen und dies von einer Lehrperson erwarten, sind sich die andern Akteure wenig bewusst.

Im Weiteren lassen sich Unterschiede zwischen den Gemeinden und auch den Klassen feststellen. Da die Auswahl der Klassen jedoch nicht als repräsentativ beurteilt werden kann, lassen sich die Unterschiede zwischen den Gemeinden nicht als gemeindespezifische Merkmale interpretieren (dazu müssten Gesamterhebungen

vorgenommen werden und die Unterschiede systematisch überprüft werden). Es lassen sich daher auch keine Rückschlüsse auf spezifische Ausprägungen der Erwartungen an die Lehrpersonen im S5-Raum ziehen. Zu vielfältig sind die mitbestimmenden Faktoren, als dass mit der vorliegenden Stichprobe regionale Unterschiede beobachtet werden könnten.

### **Lernmotivation und Erwartungen an die Schule**

Was soll die Schule ermöglichen?

Was soll Schule ermöglichen? Lernen erfolgt nicht als automatische Folge eines guten Unterrichts, erteilt durch eine gute Lehrperson. Die Nutzung des Unterrichtsangebotes durch die SchülerInnen trägt entscheidend zum Lernerfolg bei. *Motive*, welche als *Antrieb* hinter dem Einsatz eines Schülers und einer Schülerin stehen, bestimmen die Intensität der Auseinandersetzung mit dem Lernstoff und die Nutzung des Lernangebotes mit. Der Antrieb zum Lernen kann von «aussen» erfolgen (SchülerInnen werden durch Eltern, Lehrpersonen usw. «motiviert»); Lernen kann aber auch von «innen» ausgelöst werden (SchülerInnen wollen etwas erkennen, durchschauen, gestalten; sie werden aus innerer Triebfeder aktiv).

Mit Fragen zum Anlass des Schulbesuchs, wie beispielsweise «Wozu gehst du zur Schule?», können unterschiedliche Motivlagen erkannt werden. Mit verschiedenen Antwortmöglichkeiten auf die genannte Frage konnten die *SchülerInnen* ihre Beweggründe darlegen.

Die Eltern wurden ihrerseits mit einem auf ihre Aussensicht angepassten Fragebogen befragt und konnten ihre Erwartungen an das Lernen in der Schule ausdrücken.

Auch die Lehrpersonen wurden nach den Zielen befragt, welche ihr Unterricht ermöglichen soll.

Mit den Einleitungen «In der Schule geht es mir darum ...» soll die Innensicht der SchülerInnen erfasst werden, «Unterricht sollte so gestaltet sein, dass Schülerinnen und Schüler ...» fragt nach der Aussensicht von Eltern und Lehrpersonen.

### **Lernverhalten und Lernmotive**

Das Lernverhalten von SchülerInnen wird seit längerem untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass sich Personen darin unterscheiden, in welchem Mass und mit welchem Einsatz sie bestrebt sind, ihre Kompetenzen zu erweitern. In der Motivationsforschung werden dazu vier Dimensionen unterschieden (Spinath et al., 2002):

Steht das *Lernen als Kompetenzerweiterung* im Vordergrund, so ist die Person bestrebt, Zusammenhänge zu erkennen und ein tieferes Verständnis zu Sachverhalten und Wechselwirkungen zu erwerben. Fortschritte, gemessen an der individuellen Bezugsnorm, stehen im Vordergrund. Das direkte Sichtbarmachen des Kompetenzzuwachses ist weniger bedeutend; die Quellen der Motivation und der Zufriedenheit sind intrinsisch lokalisiert und ermöglichen einen lang anhaltenden Lernzuwachs. – Steht das *Zeigen von guten Leistungen* im Vordergrund, so ist die lernende Person bestrebt, den von aussen an sie gestellten Erwartungen zu entsprechen und dementsprechende Leistungen zu erbringen, die von aussen anerkannt und qualifiziert werden. Die Triebfeder für die Leistungserbringung wie auch die Anerkennung für erbrachte Leistungen erfolgen von aussen.

Beide genannten Motivarten führen zu einer Auseinandersetzung mit dem Lerninhalt und ermöglichen Kompetenzerweiterung, beziehen sich aber auf unterschiedliche Bezugs- bzw. Bewertungsnormen. Im einen Fall steht das Lernziel im Zentrum, im anderen Fall das Leistungsziel (beispielsweise etwas gut oder besser zu können als andere).

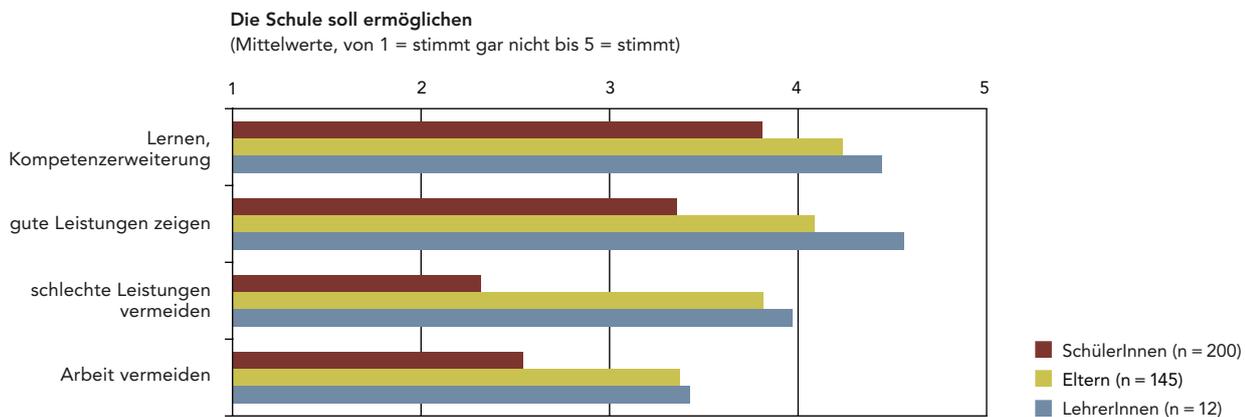
*Schlechte Leistungen zu vermeiden* stellt ein weiteres Motiv dar. Es ermöglicht den SchülerInnen einen mit wenig Risiko verbundenen Umgang mit Lerninhalten. Situationen, die zu Misserfolgen führen könnten, werden vermieden. Lernzuwachs steht somit nicht im Vordergrund. – *Arbeitsvermeidung* als Antrieb steht diametral dem Motiv nach Lernzuwachs entgegen und hindert die Lernenden daran, gute Leistungen zu erbringen und zu Lernzuwachs zu gelangen. Mit entsprechender Sozialkompetenz kann die geringe Leistungsbereitschaft getarnt werden, um nicht in eine anstrengende und risikohafte Auseinandersetzung mit Lerninhalten und einem damit verbundenen möglichen Misserfolg zu gelangen.

### **Ergebnisse zur Lern- und Leistungsorientierung**

Abbildung 5 zeigt die Mittelwerte der Lern- und Leistungsorientierung der SekundarschülerInnen wie auch von deren Eltern und Lehrpersonen. Die Ausprägungen aller vier Dimensionen zeigen bei den *Lehrpersonen* die höchsten und bei den *SchülerInnen* die geringsten Werte. Lehrpersonen erwarten von ihren SchülerInnen, dass diese ihre Leistung zeigen wollen, gefolgt von den Zielen zur Kompetenzerweiterung. Das Vermeiden von Misserfolgen und das Vermeiden von Arbeit folgen am Schluss der erwarteten Motivrichtungen. SchülerInnen stimmen den beiden lernfördernden Zieldimensionen zu. Diejenigen, welche das Lernen hindern, lehnen sie eher ab. Inwiefern diese Einschätzungen der sozialen Erwünschtheit entspricht, kann aufgrund dieser Befragung nicht geprüft werden. Eltern und Lehrpersonen stimmen allen vier Zieldimensionen zu und gehen somit davon aus, dass Unterricht auch so gestaltet sein soll, dass dieser nicht nur Lernen und Leistung stärkt, sondern auch das Vermeiden von Misserfolgen und Arbeit ermöglichen soll. Als erstaunlich können die Werte zur Arbeitsvermeidung gedeutet werden: Sowohl Lehrpersonen wie auch Eltern stimmen diesen Zielen tendenziell zu.

Werden die Einschätzungen der *Eltern* und ihrer Kinder nach *Zusammenhängen* geprüft, so zeigt sich, dass zwischen Lernziel- und die Leistungsorientierung und der erwarteten Schulqualität der Eltern *keine* bedeutsamen Zusammenhänge mit der Lernbereitschaft der Jugendlichen bestehen. Zwischen der Vermeidung von Leistung und Arbeit zeigen sich positive Zusammenhänge mittlerer Stärke. Je deutlicher das Vermeidungsmotiv bei den Eltern ausgeprägt ist, desto eher ist dieses auch bei ihren Kindern sichtbar. Werden die Zusammenhänge getrennt nach Geschlecht geprüft, so bestehen zwischen den Motiven der Knaben und denjenigen ihrer Eltern keine Zusammenhänge; bei den Mädchen hingegen zeigen sich bei den Motiven der Leistungs- und Arbeitsvermeidung positive Zusammenhänge mittlerer Stärke. Eine lern- und leistungshemmende Erwartung der Eltern schlägt sich bei den Mädchen deutlich nieder.

Zusammenhänge zwischen *Schülermotiven* und *Lehrererwartungen* zeigen sich vorwiegend in den *Vermeidungshaltungen*. Eine geringe Lern- und Leistungszielorientierung der Lehrperson geht mit geringer Lern- und Leistungszielorientierung ihrer



5 Einschätzung der Lern-, Leistungs- und Vermeidungsmotive der SchülerInnen, Eltern und Lehrpersonen im S5-Raum.

SchülerInnen einher. Motive der Arbeitsvermeidung von Mädchen zeigen negative Zusammenhänge mit allen Motiven der Lehrperson. Lern- und Leistungsmotive der Lehrperson gehen mit geringer Arbeitsvermeidung bei den Mädchen einher – die Grundhaltung der Lehrpersonen kann die Bereitschaft insbesondere der Mädchen steigern; sie lassen sich motivieren und ziehen mit. Bei den Knaben lässt sich dieser Zusammenhang nur zwischen der hohen Lernerwartung der Lehrpersonen und der geringen Arbeitsvermeidung der Schüler feststellen. Beide Zusammenhänge lassen aber auf den motivierenden Effekt der LehrerInnen-Erwartung schliessen. Lehrpersonen üben somit Einfluss auf die Lernbereitschaft ihrer SekundarschülerInnen aus.

Abschliessend versuchen wir die Frage zu beantworten, ob sich SchülerInnen der S5-Region bezüglich Ausprägung ihrer motivationalen Orientierung von SchülerInnen anderer Regionen unterscheiden. Ein Vergleich der Selbsteinschätzungen der SchülerInnen mit jenen der Testeichung mit Jugendlichen im vergleichbaren Alter aus vier deutschen Bundesländern zeigt, dass sich diese in den Ausprägungen ihrer motivationalen Grundhaltungen nicht voneinander unterscheiden (keine bedeutsamen Mittelwertsunterschiede). Die Einschätzungen der Jugendlichen des S5-Raumes zeigen geringere Streuungen, was bedeutet, dass die Gruppe homogenere Einschätzungen aufweist als die deutsche Vergleichsgruppe. Werden die Einschätzungen der Jugendlichen mit jenen von Kindern verglichen, so weichen diese sowohl im S5-Raum wie auch in den vier deutschen Bundesländern der Teststichprobe voneinander ab. Motivationale Ausrichtungen scheinen daher deutlicher durch Altersunterschiede bestimmt zu sein und bestehen unabhängig von geografischen Lebensräumen. Bezüge zwischen Erwartungen von SchülerInnen und Eltern unter Berücksichtigung ihres soziodemographischen Hintergrunds bleiben offen.

### Fazit

Wie sich Erwartungen an die Schule und an die gute Lehrperson im S5-Raum zeigen, konnte mit der Befragung in mehreren Gemeinden erfasst werden. Rückschlüsse auf gemeindespezifische Merkmalsausprägungen sind jedoch nicht möglich (dies müsste mit repräsentativen Stichproben überprüft werden).

Dass sich Erwartungen an die gute Lehrperson je nach Perspektive unterscheiden, konnte sehr klar gezeigt werden. Eltern, SchülerInnen und Lehrpersonen sind sich über Qualitätsmerkmale einer guten Lehrperson nicht einig. Je nach Entwicklungs- bzw. Erziehungsziel der Akteure sind andere Merkmale der Lehrperson gefragt. Vermeidungsorientierte Erwartung an die Schule gehen mit vermeidungsorientierten Motiven ihrer Kinder einher; Lern- und Leistungsorientierung der Eltern bestehen aber unabhängig von denjenigen ihrer Kinder. Die Vermeidungsmotive der Eltern stellen erschwerende Bedingungen dar. Erfreulich ist jedoch, dass die Lern- und Leistungsorientierung einer Lehrperson die Schüler, insbesondere die Schülerinnen vor einer Vermeidungshaltung bewahren kann und Einfluss auf die lernbezogene Motivlage ausüben kann.

Obwohl von den Eltern in der Regel gute Leistungen ihrer Kinder erwartet werden, stimmen sie dem «Lernen ohne sich einsetzen zu müssen» als Erwartung an die Schule zu. Sollen die Meister nun doch vom Himmel fallen oder ist es Sache der Lehrperson, trotz Nichtbereitschaft einzelner Jugendlichen diese zu guten Leistungen zu bringen? Die Befunde könnten Impulse geben, dass dem Mitwirken der Eltern bezüglich Leistungsbereitschaft der Jugendlichen vermehrt Beachtung geschenkt werden muss, um sich dem Postulat einer chancengerechten Schule nähern zu können – eine Forderung, die als unabhängig von der Region bezeichnet werden kann.

## **Die Berufswahl in der S5-Stadt**

HEINZ MOSER

### **Aufgaben der Berufswahlphase**

Berufswünsche und Berufswahl stellen einen Prozess dar, welcher für Jugendliche eine wesentliche Weichenstellung in ihrem Leben begründet. Zwar ist es heute nicht mehr so, dass der Beruf das gesamte Erwachsenenleben prägt. Denn in einer Zeit, wo der technologische Wandel ausserordentlich rasant ist, verändert sich einerseits das Berufsspektrum. So gibt es viele Berufe, die aufgrund solcher Wandlungsprozesse verschwinden, und andere – etwa im Bereich der Informationstechnologien und des Computers – werden neu gebildet. Aber auch die bestehenden Berufe verändern sich in ihren Anforderungen und den geforderten Qualifikationen stark – etwa wenn ein handwerklicher Beruf plötzlich durch kognitive Anforderungen im Umgang mit computerisierten Maschinen angereichert wird. Der Wandel wird oft schon in neuen Berufsbezeichnungen deutlich, etwa wenn der Automechaniker zum Mechatroniker wird. Generell werden in beruflichen Feldern immer mehr Personen mit überfachlichen Kompetenzen und entwicklungsoffenen Qualifikationspotenzialen gesucht (vgl. Kurtz 2002: 33–34).

Auch wenn Berufsperspektiven kurzlebiger geworden sind, ist die Berufswahl dennoch ein wesentlicher Faktor im Leben Heranwachsender geblieben. Zwar ist die Stabilität des Berufs über Jahrzehnte hinaus kaum mehr ein primärer Entscheidungsfaktor. Doch nach wie vor ist wichtig, ob der gewählte Beruf Entwicklungschancen zulässt und Anschlussmöglichkeiten in der Berufswelt auch dann eröffnet, wenn sich die konkrete Qualifikationsstruktur stark verändert hat.

Dies gilt auch für Kinder und Jugendliche in der S5-Stadt: Sollen sie in diesen Zeiten des sozialen Wandels Berufschancen erhalten, so ist es notwendig, dass diese neuen Berufe auch in ländlichen Regionen gelernt werden können. Es stellt sich damit die Frage, welche Möglichkeiten der Berufswahl in einer Region wie der S5-Stadt bestehen. Gleichzeitig ist dies aber auch mit der Mobilität der Jugendlichen verbunden: Nehmen sie eine Zugverbindung wie die S5 auch als Chance wahr, einen Ausbildungsplatz regionsweit zu finden – oder vielleicht in der Grossstadt Zürich und der damit verbundenen Agglomeration, die ja teilweise bis in den «unteren» Teil der S5-Stadt hineinreicht.

Nun stellt die Berufswahlphase nicht nur die Aufgabe, den feststehenden Berufswunsch mit dem bestehenden Angebot zur Passung zu bringen. Vielmehr handelt es sich um eine Phase des Übergang (vgl. Busshoff 2009, S. 18 ff.), die sich über mehrere Jahre erstreckt – von ersten, teilweise noch wenig realistischen – Überlegungen, die u. a. von den Medienbildern gespeist sind, bis hin zu realen Entscheidungssituationen. In dieser Zeit werden illusionäre Wünsche zunehmend realistisch: Jugendliche erkennen im Berufswahlprozess, dass ihre Vorstellungen vom zukünftigen Beruf mit der Realität der Arbeitswelt nicht übereinstimmen. Sie stellen fest, dass ihr Schulabschluss den Anforderungen des Berufs nicht genügt und versuchen vielleicht, das angestrebte Ziel auf andere Weise zu verwirklichen – indem sie Krankenschwester anstatt Ärztin zum Berufsziel machen. Auch hier stellt sich die Frage, wie weit es in der S5-Stadt möglich ist, den Wunschberuf zu verwirklichen, bzw. wie gross die Anpassungsleistungen der Jugendlichen sind, bis sie sich für einen Beruf entscheiden. Jedenfalls betont Eckert (2008: 149), dass im Rahmen der Berufswahl oft in einer schwierigen Balance Kompromisse gemacht werden müssen: einerseits zwischen den persönlichen Wünschen und den gegebenen Möglichkeiten, andererseits zwischen den persönlichen Fähigkeiten und den Anforderungen.

### **Die eingesetzten Methoden**

Zur Beantwortung dieser Fragen wurden in der vorliegenden Studie zu den Berufswünschen von Jugendlichen mehrere Forschungsmethoden eingesetzt – teils quantitativ und teils qualitativ:

- Mit einem quantitativen Fragebogen wurden Jugendliche in der S5-Stadt online mit dem Umfragetool «SurveyMonkey» befragt (N=109). Der Focus lag dabei auf der Altersgruppe der 10- bis 16-Jährigen (vor allem Sekundarstufe I und 5./6. Klasse Primarschule). In die Befragung einbezogen waren Jugendliche aus den Gemeinden Dübendorf, Volketswil, Uster und Pfäffikon).
- Aus den befragten Schulklassen wurden 11 SchülerInnen ausgewählt, die zu ihrem Berufswunsch eine Fotoserie gestalteten. Mit dieser Methode der «Photo-Elicitation» sollten vertiefte Einblicke in die Berufswünsche von Jugendlichen ermöglicht werden. Dabei wurde das Fotografieren mit einem darauf bezogenen Interview ergänzt. Die Jugendlichen sollten die fünf wichtigsten Bilder auswählen und wurden dazu von den am Forschungsprojekt beteiligten Studierenden befragt. Wesentlich an dieser Forschungsmethode ist das Zusammenspiel von visueller (Bild-)Sprache und Narration, indem die räumlichen Elemente einer Bildersprache mit den verzeitlichten und chronologisch aufgebauten narrativen Geschichten derjenigen, die fotogra-

fiert haben, verknüpft werden (Moser 2005: 13). Über den visuellen Zugang sollen von den Jugendlichen Aspekte dargestellt werden können, die für sie nur schwer zu versprachlichen sind.

### Resultate der beiden Untersuchungen: die Berufswünsche

Betrachtet man die Berufswünsche, welche die Jugendlichen spontan in einer offenen Frage äusserten, so fällt in der quantitativen Untersuchung auf:

- Die Berufswünsche streuen über eine breite Palette beruflicher Tätigkeiten; kaufmännische und soziale Berufe ebenso wie handwerkliche und akademische. Schreiner, Bäcker, Zimmermann und Optiker stehen neben Architekt, Elektroniker, Lehrerin, Hebamme und Zahnarzt.
- Am häufigsten werden genannt: Sportler wie Fussballer oder Eishockey-Profi (8 Nennungen), Architekt/Hochbauzeichner (6 Nennungen), kaufmännischer Beruf (5 Nennungen), Zeichner/Grafiker/Designer (5 Nennungen), Ärztin/Kindergärtnerin.
- Neben realistischen Nennungen gibt es auch Berufswünsche, die sich weniger sicher realisieren lassen: Aussenministerin, Pferdezüchterin, Archäologin, Fussball- oder Wrestling-Profi, Popstar oder Privatdetektivin/Agent. Bei diesen Bereichen dürfte einerseits der Einfluss der Medien eine wesentliche Rolle spielen, dann aber auch das Alter (Tab. 1), welches zu realistischeren Berufswünschen führt.

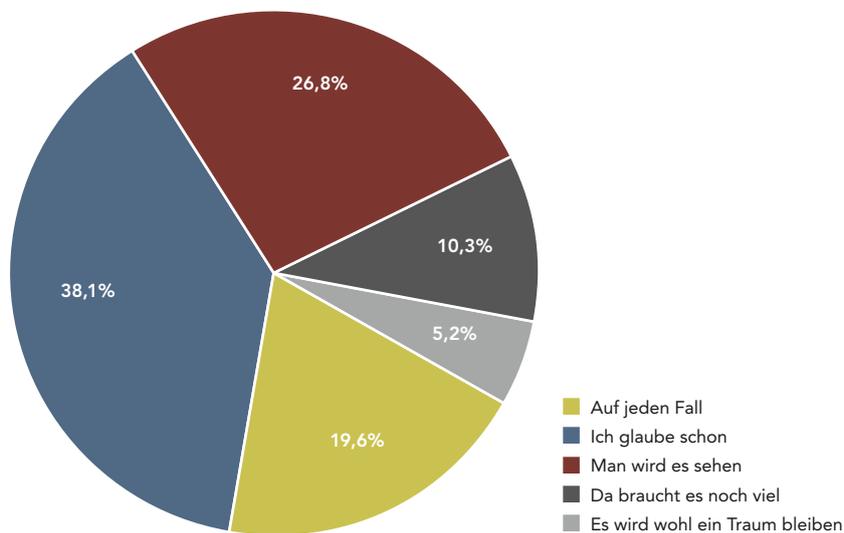
Alter: 10/11	15/16
Goldschmied	Friseur
Büroangestellte oder Bankdirektorin	Kauffrau
Fussballprofi, Singstar, Wrestlingstar	Detailhandel
Tierärztin, Hundezüchterin, Hockeyprofi	Schauspielerin
Fussballerprofi und Schiedsrichter	Bankkauffrau
Hotelier, Naturforscher	Architekt (Hochbauzeichner, Raumplanungszeichner)
	Netzelektriker
	Hochbauzeichner

Tabelle 1: Berufswünsche nach Altersphase.

Mit Hinblick auf die S5-Stadt deuten wir das breite Antwortspektrum damit, dass es offensichtlich möglich ist, im Bildungsraum der S5-Stadt eine Vielzahl von Berufswünschen zu realisieren. Bei einigen, beispielsweise den akademischen Berufen, wird es zwar notwendig sein, diesen Raum zu verlassen. Aber es sind auch sehr viele Berufe vertreten, welche lokal gelernt werden können – nicht zuletzt die erstaunlich häufig genannten handwerklichen Berufe (Coiffeur, Bäcker, Zimmermann, Automechaniker, Koch, Bäcker, Goldschmied etc.)

### Vom Verwirklichen eines Traumberufs

Aus der subjektiven Perspektive zeigt die *Abbildung 6*, inwieweit es den Jugendlichen gelingt, eine für sie befriedigende Berufswahlperspektive zu finden. 38.1 Prozent der Jugendlichen glauben, dass sie ihren Wunschberuf wahrscheinlich verwirklichen können, 19.6 Prozent sind davon voll überzeugt. Dass ihr Berufswunsch wohl ein Traum bleiben wird, finden lediglich 5.2 Prozent der Befragten – und dies,



6 «Wie realistisch ist es, dass Du Deinen Berufswunsch verwirklichen kannst?»

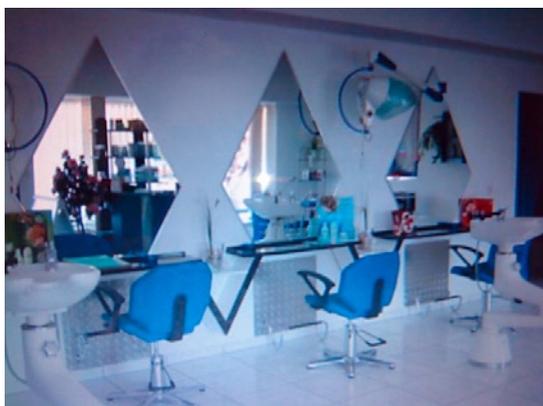


7 Beispiele von Gegenständen und Werkzeugen, die zum Beruf gehören.

obwohl keiner bereits eine Lehrstelle gefunden und über 90 Prozent noch keine Bewerbungen geschrieben hat. Hier ist auch ein Altersunterschied festzustellen: Während bei den 10- bis 11-jährigen noch 73 Prozent der Überzeugung sind, den Wunschberuf verwirklichen zu können, sind dies bei den 15- bis 16-jährigen nur noch 50 Prozent.

Auch die Fotos der qualitativen Studie belegen einen realistischen Umgang mit Berufswünschen. In den Fotos der Jugendlichen stellen diese ihren Beruf mit typischen Haltungen vor, oder sie zeigen typische Gegenstände und Werkzeuge des Berufsfeldes (vgl. Abbildung 7: Gegenstände dreier Berufe: Automechaniker, Modedesignerin, Kosmetikerin).

Die Schülerin Corinne hat schon konkrete Vorstellungen, wie der Alltag in einem Coiffeursalons aussieht, da sie manchmal ihrer Tante geholfen hat. Aus diesem Salon stammt auch das erste der untenstehenden Fotos (Abbildung 8). Sie weiß auch, dass der Beruf nicht nur positive Seiten hat: «Ich glaube schon anstrengend. Man muss ja immer stehen und bekommt schnell Rückenschmerzen. Und man muss auch viel putzen. Das Haarschneiden gefällt mir am besten.»



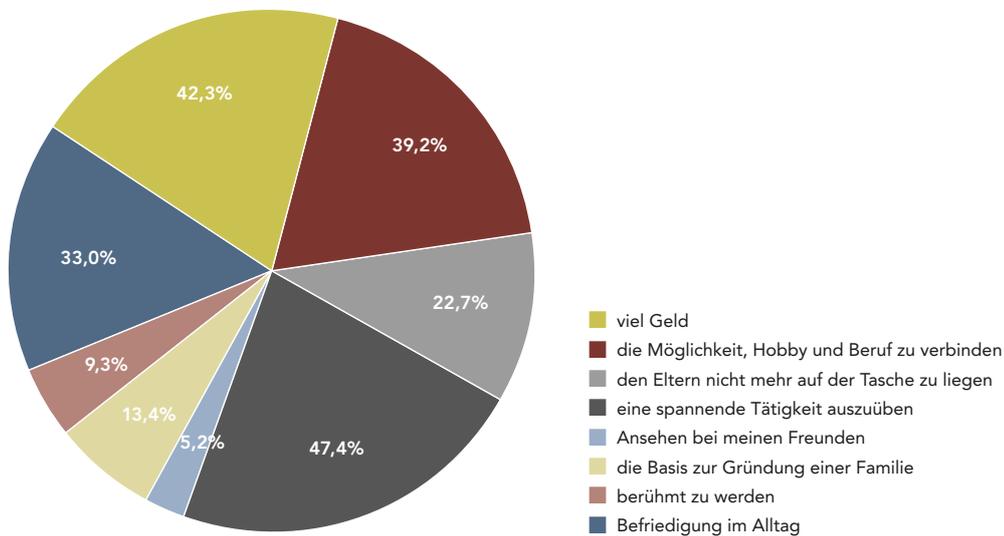
8 Corinnes Berufswunsch: Coiffeuse

Als zweites Bild hat Corinne ein Bild im Internet abfotografiert. Es zeigt einen männlichen Hairstylisten, der eine Frau frisiert. Corinne interpretiert die Frau als Model oder sonst eine Celebrity und meint dazu, dass sie später auch berühmte Leute frisieren möchte. Weil in den Salon ihrer Tante jedoch keine berühmten Leute kommen, ist sie aufs Internet gekommen; in ihrer Darstellung verschwimmen so Traumberuf und Alltagsrealität – was der 14-Jährigen durchaus bewusst scheint.

Generell scheinen die Jugendlichen nicht ganz so sicher zu sein, dass es mit dem Wunschberuf reibungslos klappen wird. So finden gemäss der quantitativen Untersuchung 96.9 Prozent, dass man sich über mehrere Berufe orientieren soll. Und je rund die Hälfte äussern sich zustimmend oder ablehnend zur Aussage, man solle jeden Arbeitsplatz annehmen, der einem angeboten wird.

Woher kennst du eigentlich den Beruf ...	Familie
<b>Hotelfachfrau?</b> «... Meine Cousine. Also ich wollte immer schon etwas mit Hotel machen und meine Cousine hat mir den Tipp gegeben, und ich habe dann im Internet nachgeforscht und gelesen und so ...»	Cousine
<b>Kosmetikerin?</b> «... Also die Kollegin meiner Mutter ist Kosmetikerin und die hat uns auch mal für die Showgruppe geschminkt und ja ...»	Kollegin der Mutter
<b>Metallbauer?</b> «... Ich war schon oft dort, mein Onkel arbeitet dort. Also ich konnte ein paar Mal mit ihm mit ...»	Onkel
<b>Profifussballer?</b> «... Ja, eigentlich schon seit ich klein bin, schaue ich Fussball im Fernsehen, weil mein Opa hat immer gerne Fussball geschaut und dann ja, hat er es eingeschaltet und ich habe eigentlich immer zum Radio getanzt, aber immer das gleiche Lied, oder? Aber dann habe ich das Fussball gesehen und dann fand ich es lässig ...»	Opa
<b>Modedesignerin?</b> «... Schon von meiner Schwester... und ich war an einer Infoveranstaltung der Mode Design Schule Zürich... Also eben, meine Schwester studiert Kunst und Medien glaube ich in Zürich ...»	Schwester
<b>Coiffeuse?</b> «... Meine Tante ist Coiffeuse und ich gehe selber gerne zum Coiffeur ...»	Tante
<b>Fotografin?</b> «... Und dann hat mein Vater eigentlich so gesagt ich wäre wie eine Fotografin oder so ...»	Vater
<b>Polygrafin?</b> «... Von einer Fernsehsendung und mein Vater arbeitet auch so im Büro und hat etwas damit zu tun ...»	Vater

Tabelle 2: Berufswahlwünsche und Vorbilder in der Familie



9 «Was soll Dir Dein Beruf v. a. bringen?»

### Berufswahl und Herkunftsfamilie

Was in der qualitativen Untersuchung auffällt, ist der enge Bezug der Berufswahl zur Familie (vgl. auch Beinke, 2006). Dieser Befund steht in einem gewissen Gegensatz zur quantitativen Untersuchung. Dort konnten sich nämlich nur 25.5 Prozent der Jugendlichen vorstellen, denselben Beruf wie die Eltern auszuüben. Betrachtet man aber den gesamten Umkreis der näheren Verwandtschaft, so wird dessen Bedeutung und Wichtigkeit für die Berufswahl deutlich. Die Beispiele in Tabelle 2 belegen dies im Detail.

Diese Aussagen weisen darauf hin, dass die Jugendlichen auch dann ihre Berufsvorstellungen und -wünsche aus dem engeren familiären Umfeld beziehen, wenn sie es ablehnen, den Beruf der Eltern direkt zu übernehmen, wie dies in der Vergangenheit einmal üblich war (vgl. die Ausführungen zur «Berufsvererbung» in Beinke, 2006).

Eine letzte Grafik aus der quantitativen Studie zeigt, welche Ziele die befragten Jugendlichen mit ihrer Berufswahl verbinden (Abbildung 9):

Deutlich wird hier eine materialistische Ausrichtung, welche sehr viele Jugendliche mit dem Beruf verbindet. So steht mit 47.4 Prozent «viel Geld» an oberster Stelle der Nennungen. Dazu passt auch, dass bei der Antwortmöglichkeit «Anderes» sechs mal «Spas» als Ziel genannt wird. An zweiter Stelle steht dann «eine spannende Tätigkeit ausüben» (42.3%), was eng mit der am dritthäufigsten genannten Antwort «die Möglichkeit, Beruf und Hobby zu verbinden» verknüpft ist (39.2%). Erstaunlich ist auch, dass die Jugendlichen zu einem Drittel mit der Berufswahl die spätere Gründung einer Familie im Auge haben.

### Traditionelle Berufsrollenstereotypen

Betrachtet man die Resultate nach Geschlechtern getrennt, wird deutlich, dass bei den Knaben mit 62.5 Prozent der Nennungen das Geldverdienen obenauf schwingt, während bei den Mädchen die häufigste Nennung, «eine spannende Tätigkeit ausüben» ist (44.9 Prozent). Hier zeigen sich sehr deutliche Geschlechterstereotype: nämlich der an materiellen Dingen orientierte Mann vs. der eher am sozialen Be-



10 Interviewpartner mit Traumberuf: Traditionelle Rollenvorstellungen

reich orientierten Frau. Das wird etwa im qualitativen Interview mit T. (vgl. Abbildung 10) deutlich, aus welchem die folgende kurze Interviewpassage stammt.

Auszug aus dem Interview (I = Interviewende Person; T = befragter Schüler):

*I: Ähm, und warum hast du diesen Beruf ausgewählt? Gerade diesen?*

*Also, was gefällt dir besonders am Fussball?*

*T: Ich finde es eigentlich gute Unterhaltung und wenn man sehr gut ist im Fussball, also, Cristiano Ronaldo verdient pro Jahr, also, er hätte zu Real Madrid gehen können, da hätte er 90 Millionen verdient.*

*I: Ist es dir auch wichtig, viel Geld zu verdienen, mit dem Beruf, den du später machst?*

*T: Ja, eigentlich sollte er auch Freude machen, aber irgendwie muss ich ja Geld verdienen. (lacht)*

Insgesamt lassen die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung auf eine ähnliche Geschlechtstypik schliessen, wie sie Jungo in seiner Studie zu Stadtzürcher Jugendlichen beschreibt. Er hält fest, dass, wie erwartet, die Jugendlichen soziale Berufe wie Krankenschwester/Krankenpfleger oder DentalassistentIn den Frauenberufen zuordnen, handwerkliche und technische Berufe wie ElektromonteurIn oder AutomechanikerIn aber den Männerberufen zuordnen würden (Jungo, 2009: 92).

### Was die Studie zur S5-Stadt aussagt

Generell sind die befragten Jugendlichen im Alter von 10–15 Jahren noch stark in der Region bzw. an ihrem Wohnort verwurzelt. 13.4 Prozent fahren mindestens 1–2 Mal pro Woche nach Zürich, 18.4 Prozent vierzehntäglich, 28.6 Prozent einmal im Monat und 38.8 Prozent weniger als einmal im Monat oder nie. Das Ergebnis überrascht angesichts der zunehmenden gesellschaftlichen Mobilität; andererseits scheint der abendliche bzw. nächtliche Ausgang in dieser Altersstufe noch nicht üblich. In Zürich besuchen denn auch lediglich 8.4% Parties oder Clubs. Denn Hauptbeschäftigungen in der Stadt Zürich sind für die Jugendlichen aus dem Raum S5-Stadt vor allem Einkaufen («Lädelen», 72.6%) und ins Kino gehen (38.9%). Tenden-

Treffen folgende Aussagen auf dich zu?					
	trifft vollständig zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	Response Count
Wenn ich erwachsen bin, möchte ich hier leben, wo ich aufgewachsen bin.	16,3% (16)	<b>40,8% (40)</b>	32,7% (32)	10,2% (10)	98
Ich möchte später in einer grossen Stadt leben, wo man nicht jeden kennt.	10,2% (10)	25,5% (25)	<b>38,8% (38)</b>	25,5% (25)	98
Ich werde als Erwachsener ins Ausland ziehen, weil dort das Leben viel spannender ist.	3,1% (3)	26,5% (26)	<b>36,7% (36)</b>	33,7% (33)	98
Unsere Familie ist in die Schweiz eingewandert, und ich werde in mein Heimatland ziehen, wo meine Wurzeln sind.	5,3% (5)	21,1% (20)	23,2% (22)	<b>50,5% (48)</b>	95
	<i>answered question</i>				<b>98</b>
	<i>skipped question</i>				<b>11</b>

**Tabelle 3:** «Treffen folgende Aussagen auf dich zu?» – Antworthäufigkeiten zu Fragen der regionalen Verwurzelung der Jugendlichen

ziell nimmt dabei der Anteil mit dem Alter ab, der die Freizeit zu Hause oder am Wohnort verbringt. Dennoch sind es noch bei den 15- bis 16-Jährigen 62.6 Prozent der Befragten, welche die Freizeit am Wochenende vorwiegend zu Hause oder am Wohnort verbringen.

Die Verwurzelung in der Region wird auch an der Zustimmung zu den in der folgenden Tabelle 3 dargestellten Aussagen deutlich.

Die Antworthäufigkeiten in der Tabelle machen deutlich, dass die Mehrheit der Jugendlichen im Erwachsenenalter dort leben möchte, wo sie aufgewachsen sind (57.1% mit «trifft vollständig zu» oder «trifft eher zu»). Ebenfalls scheinen grosse Städte oder das Ausland die Mehrzahl der befragten Jugendlichen weniger anzuziehen. In einer grossen Stadt möchten 64.3 Prozent eher nicht oder überhaupt nicht leben. Und auch bei den Kindern aus Migrationsverhältnissen ist das Heimatland für das Erwachsenenleben nur für eine Minorität von einem Viertel eine Alternative. Zusammenfassend bedeutet dies, dass der Sog der nahen Grossstadt Zürich auf Heranwachsende im Berufswahlalter zwar vorhanden ist, aber doch nicht so stark, wie wir dies in unseren Hypothesen zu Beginn der Forschungsarbeit vermutet haben.

Die konstatierte Verwurzelung steht auch in direkter Beziehung zu den Ergebnissen, welche zu den Berufswünschen referiert wurden. Auch dort zeigt sich eine starke Verankerung der Berufsvorstellungen im Umkreis der nahen Verwandtschaft. Die Palette der gewünschten Berufe lässt zudem vermuten, dass die Vorstellungen dazu aus dem lokalen bzw. regionalen Umfeld stammen. Zwar können Medien solche Vorstellungen beeinflussen – etwa wenn eine der Jugendlichen zu ihrem Wunschberuf Modedesignerin meint: «und ähm Modedesignerin habe ich einfach genommen, weil ich schaue so viel Sender wie zum Beispiel «Deine Chance» und dann ist es dort mal gekommen und ja ...» Auch wenn solche Vorstellungen aus den Medien stammen, so braucht es im lokalen und regionalen Umfeld allerdings Orte, wo ein solcher Beruf anschaulich nachvollzogen werden kann.

Die S5-Stadt scheint in dieser Hinsicht eine Chance zu sein, indem die hier wohnenden Jugendlichen auf der einen Seite lokal und regional sowohl am Ort eine vielfältige Anzahl von Berufswahlvorbildern haben, die dann leicht auch zu Lehrstellen werden, welche berufliche Karrieren begründen. Gleichzeitig ist aber auch die Stadt Zürich über die S5 sowohl für die spätere Berufsschule, für den Besuch einer Hochschule oder für die Aufnahme einer Lehre in erreichbarer Nähe. In der Situation, in welcher sich die befragten Jugendlichen befinden, wissen denn auch 62.6 Prozent aller Befragten noch nicht, wo sie die Ausbildung nach der Schule weiterführen. Allerdings scheint den Jugendlichen mehrheitlich klar zu sein, dass ihre Zukunft in jenem regionalen Umfeld liegen wird, in dem sie aufgewachsen sind. Offensichtlich verbindet die mit den öffentlichen Verkehrsverbindungen wie der S5 realisierte Mobilität das Leben in einem überschaubaren regionalen Umfeld mit der Möglichkeit, Berufswünsche in dem damit erschliessbaren Raum recht gut zu verwirklichen.

### Literatur

- Beinke, L 2006, *Berufswahl und ihre Rahmenbedingungen. Entscheidungen im Netzwerk der Interessen*, Peter Lang, Frankfurt.
- Bronfenbrenner, U 1981, *Die Oekologie der menschlichen Entwicklung*, Klett, Stuttgart.
- Busshoff, L 2009, «Berufsberatung als Unterstützung von Übergängen in der beruflichen Entwicklung», in R Zihlmann, *Berufswahl in Theorie und Praxis*, Sauerländer, Bern: 9–77.
- Ciampi, L 1988, *Aussenwelt – Innenwelt. Zur Entstehung von Zeit, Raum und psychischen Strukturen*, Vandenhoeck und Ruprecht, Göttingen.
- Deci, EL & Ryan, RM 1993, «Die Selbstbestimmungstheorie der Motivation und ihre Bedeutung für die Pädagogik», *Zeitschrift für Pädagogik* 39: 223–238.
- Eckert, M 2008, «Defizite in der Berufsvorbereitung – Was ist ein gelingender Übergang von der Schule in den Beruf», in E Schlemmer & H Gerstberg (Hrsg.), *Ausbildungsfähigkeit im Spannungsfeld zwischen Wissenschaft, Politik und Praxis*, Vs Verlag, Wiesbaden: 161–174.
- Elias, N 1994, *Über die Zeit. Arbeiten zur Wissenssoziologie II*, Suhrkamp, Frankfurt a. M.
- Fend, H 2008, *Schule gestalten: Systemsteuerung, Schulentwicklung und Unterrichtsqualität*, Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Helmke, A 2003, *Unterrichtsqualität erfassen, bewerten, verbessern*, Kallmeyer, Seelze.
- Jungo, D 2009 «Jugendliche im Berufswahlprozess. Berufsinteressen und ihre Spannungsfelder», in R Zihlmann, *Berufswahl in Theorie und Praxis*, Sauerländer, Bern: 79–97.
- Knox, P & Marston, S 2008, *Human-geographie*, Spektrum, Heidelberg.
- Krapp, A & Weidenmann, B 2001, *Pädagogische Psychologie*, Beltz, Psychologie Verlags Union, München.
- Kurtz, T 2002, «Zur strukturellen Koppelung von Erziehung und Wirtschaft», in M Wingens, Matthias & R Sackmann (Hrsg.), *Bildung und Beruf. Ausbildung und berufsstruktureller Wandel in der Wissensgesellschaft*, Juventa, Weinheim/München: S. 23–38.
- Läpple, D 1991, «Essay über den Raum. Für ein gesellschaftswissenschaftliches Raumkonzept», in H. Häusermann (Hrsg.), *Stadt und Raum*, Pfaffenweiler, Pfaffenweiler: 157–207.
- Löw, M 2001, *Raumsoziologie*. Suhrkamp, Frankfurt/M. stw 1506.
- Moser, H 2005, «Visuelle Forschung – Plädoyer für das Medium «Fotografie»», in *MedienPädagogik*, 9, 2005 [www.medienpaed.com](http://www.medienpaed.com), Zugriff: 15. 10. 2009.
- Piaget, J & Inhelder, B 1975, *Die Entwicklung des räumlichen Denkens beim Kinder*, Klett, Stuttgart.
- Spinath, B, Stiensmeier-Pelster, J, Schöne, C, Dickhäuser, O 2002, *Die Skalen zur Erfassung von Lern- und Leistungsmotivation (SELLMO)*, Hogrefe, Göttingen.

### Leseempfehlungen

- Beinke, L 2006, *Berufswahl und ihre Rahmenbedingungen. Entscheidungen im Netzwerk der Interessen*, Peter Lang, Frankfurt.
- Löw, M 2001, *Raumsoziologie*. Suhrkamp, Frankfurt/M. stw 1506.
- Rheinberg, F 2006, *Motivation*, 6. Auflage. Kohlhammer, Stuttgart.
- Zihlmann, R 2009, *Berufswahl in Theorie und Praxis*, Sauerländer, Bern: 9–77.

# Bewegter Alltag – Mobilität in der S5-Stadt

NICOLA HILTI, JOHANNA ROLSHOVEN, STEPHANIE WEISS, JORIS VAN WEZEMAEL

*Forschende Institution*

ETH Zürich, Dept. Architektur, ETH Wohnforum – ETH CASE

*Autorinnen und Autor*

NICOLA HILTI (Mag. rer. soc. oec), Soziologin, ETH Wohnforum – ETH CASE

JOHANNA ROLSHOVEN (Prof. Dr.), Kulturwissenschaftlerin, Professorin und Leiterin Institut für Volkskunde und Kulturanthropologie der KFU Graz, Österreich

STEPHANIE WEISS (M.A.), Kulturwissenschaftlerin, Fachhochschule Nordwestschweiz, Institut Sozialplanung und Stadtentwicklung

JORIS VAN WEZEMAEL (Prof. Dr.), Professor für Humangeographie, Universität Freiburg

Abstract

**Hintergrund des Beitrages ist die Definition und Konzeption des untersuchten Agglomerationsraumes als S5-Stadt, das heisst aus der Perspektive der Bewegung beziehungsweise in Bezug auf ein Verkehrsmittel. Im Mittelpunkt des Erkenntnisinteresses steht die alltägliche räumliche Mobilität der S5-städtischen Bevölkerung. Wir fragen nach den Aktivitäten, denen die Menschen im unterwegssein nachgehen, welche Bedeutungen diese für sie haben und wie sie mit den Eigenschaften und dem Wandel der Verkehrsinfrastruktur zusammenhängen. Der sozial- und kulturwissenschaftliche Forschungsansatz ist akteurzentriert; die Aufmerksamkeit liegt auf der alltäglichen Lebensweise. Die methodische Vorgehensweise beruht insbesondere auf qualitativen Interviews mit BewohnerInnen der S5-Stadt sowie mit Experten.**

## Einleitung

In Uster, einem Ort in der S5-Stadt mit 10 000 EinwohnerInnen, gibt es seit vielen Jahren den «Milchexpress» – früher «Milchwägeli» genannt –, ein Dorfladenmobil eines immigrierten und laut Alteingesessener «völlig integrierten» und «usterweit bekannten» US-Amerikaners. Er fährt fast täglich seine Runde und bietet ein Sortiment an Milchprodukten sowie andere Waren zum Verkauf an.

Ein Dorfladen auf vier Rädern, geführt von einem Zuwanderer: Der Milchexpress symbolisiert die Dynamik einer Region, deren Bewohnerschaft sich zwischen Beständigkeit und Neuerung bewegt. Für die einen ist Uster das kleine Dorf geblieben, von dem aus sie sich am liebsten auf einsame Spazierwege in der Region begeben. Für die anderen ist Uster urbanes Pflaster und idealer Ausgangspunkt, um als «global player» weltweite Berufsstrecken zu absolvieren. Die Bandbreite an Lebens- und Mobilitätsstilen ist gross, die S-Bahn-Linie S5 ist hierfür für viele eine zentrale Voraussetzung. Die S5 begegnet uns in der untersuchten Region als «Lebensader nach Zürich» (SBB-Lokomotivführer), aber auch weit darüber hinaus und daran vor-

bei – eine Lebensader, die den Alltag und die unzähligen alltäglichen Wege in der S5-Stadt prägt und gleichzeitig von den Menschen im Rahmen ihres Mobilseins gestaltet wird, wie im Folgenden insbesondere im vierten Teil gezeigt wird.

Die Konzeption respektive Definition des untersuchten Agglomerationsraumes als S5-Stadt – gewachsen und sich verändernd durch ein für Pendelnde typisches Transportmittel – macht eine Beschäftigung mit dem Thema Mobilität unumgänglich. Die durch die S-Bahn-Linie S5 definierte Perspektive lenkt nicht nur den Blick der Forschenden, sondern auch denjenigen der Bewohnerschaft, wie wir im Folgenden ausführen werden. Im Mittelpunkt unseres Erkenntnisinteresses steht die alltägliche Mobilität von S5-StädterInnen inner- und ausserhalb ihres Lebensraumes, wobei wir uns auf das Mobilsein im physischen Sinne, also die räumliche Mobilität, konzentrieren. Andere Mobilitätsformen – zum Beispiel geistige, virtuelle, soziale oder kulturelle Mobilität – spielen im Ergebnis jedoch eine Rolle, beispielsweise in der Verschränkung räumlicher Mobilität mit mobilen Kommunikationsmitteln.

Die ErforscherInnen verschiedener Siedlungsformen – Stadt, Land, suburbane Räume etc. – sind sich mehrheitlich darüber einig, dass wir es zunehmend mit neuen (raum-zeitlichen) Konfigurationen zu tun haben, die mit althergebrachten dualistischen Konzepten nicht mehr zu fassen sind (Hesse 2004, Läßle 2005, Siebel 2003). Die unterschiedlichen Räume lassen sich auch nicht mehr einzeln und abgeschlossen voneinander untersuchen, da sich zum einen ihre Grenzen kaum mehr sinnvoll ziehen lassen und zum anderen die vielfältigen Wechselwirkungen auf lokaler, regionaler und globaler Ebene stets mit einzubeziehen sind. Orte sind auf ganz unterschiedlichen Ebenen zunehmend verknüpft.<sup>1</sup> Vor diesem Hintergrund ist auch der Zugang dieses Projektes über die Alltagsmobilität zu begründen (Rolshoven 2009).

Die S5-Stadt erscheint nun als ein typischer Raum des Verbindens mehrerer Orte innerhalb einer Lebensführung – ein Verbinden, welches gleichsam Ausgangspunkt unserer Forschung ist: Durch ihre (alltägliche) Mobilität verknüpfen die Menschen unterschiedliche Orte und Räume zu einem sinnvollen Ganzen, das heisst zu kohärenten, individuell sinnhaften Lebensführungen. Die Überlagerung einer Vielzahl von Handlungs- und Lebensweisen «macht» die Stadt beziehungsweise den Raum. Während Räume also erst durch das (Mobilitäts-)Handeln der Menschen entstehen – sie werden von diesen im Rahmen struktureller Vorgaben angeeignet, gestaltet und mit Bedeutungen versehen – sind Orte territorial zu denken.

In der Mobilitätsforschung besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass es sich bei der Mobilität um ein Phänomen der Moderne – manche meinen um «*ein(en) Schlüsselbegriff der Moderne*» (Schneider, Limmer & Ruckdeschel 2002) – handelt. Zwar hat es räumliche Mobilität zu allen Zeiten gegeben, neu ist jedoch «*die gesellschaftliche Selbstthematization, die sich an dem Phänomen festmacht, dass eine mobile Gesellschaft überhaupt denkbar ist*» (Bonss & Kesselring 1999: 47–48). In der spätmodernen Gegenwartsgesellschaft impliziert Mobilität sowohl Zwänge als auch Freiheiten – man könnte mit Heiner Keupp (1988) von «*riskanten Chancen*» des zunehmenden Mobilseins sprechen. Die Mobilitätsanforderungen an Einzelne steigen ebenso wie die Mobilitätsbedürfnisse und die Möglichkeiten, mobil zu sein – wenn auch nicht für alle in gleichem Masse.

Die S5-StädterInnen entwickeln vielfältige Strategien und Kompetenzen der biografischen und alltagsorganisatorischen Bewältigung von Mobilitätsanforderungen

<sup>1</sup> Mit der Annäherung von Räumen zueinander ist nicht die Angleichung der Möglichkeiten der im Raum Lebenden gemeint; nach wie vor werden die nationalen und globalen Ordnungen von der wachsenden (ökonomischen) Kluft zwischen Arm und Reich geprägt. Hier geht es vielmehr um Aspekte von sich angleichenden Lebensstilen (Siebel 2003), von intensivierten sozialen, ökonomischen und politischen Austauschbeziehungen zwischen (weit) auseinander liegenden Orten u.ä.

sen<sup>2</sup> sowie der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen. Im Kern unseres Erkenntnisinteresses steht die Frage, welche Aktivitäten im Unterwegssein kennzeichnend für die S5-städtische Alltagsmobilität sind und welche individuellen und gesellschaftlichen Implikationen sich daran ablesen lassen. Die sozial- und kulturwissenschaftlich orientierte Studie verfolgt den Anspruch, Strategien und Kompetenzen von Menschen, die in der S5-Stadt mobil sind, nachzuzeichnen und in ihren sozialen und räumlichen Kontext einzuordnen. Exemplarisch wird im Sinne von Bohrungen eine Reihe von Mobilitätsmustern erforscht, die einen Auszug aus dem Gestalten und Erleben der Alltagsmobilität verschiedener sozialer Gruppen widerspiegeln.

Dieses Erkenntnisinteresse verlangt nach einem Zugang, welcher von den Menschen und deren Lebenswelten ausgeht. Methodisch sind offene Herangehensweisen, welche die Bedeutungsstrukturierung der Inhalte bei den Befragten belassen, angezeigt. «Herzstück» der empirischen Forschung bilden 12 qualitative Interviews mit 18 Personen aus der S5-Stadt (Einzelpersonen, Paare, Familien) sowie 3 Gespräche mit Experten aus Schulwesen und Verkehrsplanung (Dieter Schindler, Rektor der Kantonsschule Zürcher Oberland in Wetzikon,<sup>3</sup> und Paul Stopper, Verkehrsplaner im Dienste des Öffentlichen Verkehrs). Ein weiteres Interview mit einem Lokomotivführer der SBB gewährt uns einen Blick aus dem Führerstand. Dieter Schindler und Paul Stopper konnten in ihrer «Doppelrolle» als Experten der S5-städtischen Mobilität beziehungsweise der vielfältigen Auswirkungen derselben sowie – etwas persönlicher – als langjährige Bewohner der S5-Stadt interviewt werden (Paul Stopper zwei Mal). Die Interviews, die allesamt als Transkripte vorliegen, wurden mittels eines codierenden Verfahrens, welches sich an den Vorschlägen qualitativer Inhaltsanalysen orientiert, ausgewertet (Mayring 2002). Ein zweiter Teil des Materials besteht aus Beobachtungsnotizen und Fotografien, die während mehreren Befahrungen und Begehungen der S5-Stadt entstanden sind, sowie medialen Repräsentationen des alltäglichen Mobilseins, welche allesamt im Sinne einer illustrativen Ergänzung verwendet wurden.

Im Laufe der Arbeit haben sich drei grosse, eng miteinander verwobene Themenschwerpunkte herauskristallisiert, um die herum sich die zentralen Erkenntnisse gruppieren lassen: *Stabilität durch Mobilität, die S-Bahn als Begegnungsraum durch die Überlagerung unterschiedlicher Sphären sowie der Umgang mit und die Bedeutung von Mobilitätswerkzeugen*. Während sich nun die beiden ersten Teile mit dem Generieren neuer Räume durch die (vernetzenden) Aktivitäten der mobilen Menschen beschäftigen, steht der Teil *Umgang mit und Bedeutung von Mobilitätswerkzeugen* insofern unter anderen Vorzeichen, als darin ein Perspektivwechsel hin zum Umgang mit den erschaffenen räumlichen Strukturen, mit deren Möglichkeiten und Restriktionen, erfolgt.

## Stabilität durch Mobilität

Mobilität schafft Stabilität: Durch die fortwährende Zirkulation zwischen Orten werden räumliche Muster generiert und aufrechterhalten. Die routinisierten Raum-Zeit-Bewegungen der S5-StädterInnen lassen Raumkonstellationen mit spezifischen Eigenschaften entstehen. Die Spezifik besteht zunächst im fragmentarischen Charakter der entstehenden Räume.

<sup>2</sup> Diese Gestaltungsaufgabe richtet sich aber nicht nur an die Menschen, sondern auch an institutionelle Gefüge und technische Systeme (Bahninfrastruktur u. ä.), welche strukturell Einfluss auf die individuelle Mobilität nehmen.

<sup>3</sup> Dieter Schindler hat das Amt des Rektors inzwischen abgegeben.

## Vielgestaltiges Unterwegssein

Das Unterwegssein in der S-Bahn oder mit anderen Verkehrsmitteln erfüllt vielfältige individuelle Funktionen, welche über die Erreichung eines Ortsziels weit hinaus gehen. Nirgendwo erscheinen die Menschen aktiver als im Transit (Larsen, Urry & Axhausen 2006). Dabei erweist sich die Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem in der Bahn, als «multifunktionaler» gegenüber dem Individualverkehr. Die Bandbreite der Tätigkeiten zwischen den Orten reicht von Arbeiten, Lernen, (Gratiszeitungen) Lesen, Kreuzworträtsel oder Sudoku Lösen, sich Unterhalten, Musik hören, Telefonieren, Gesprächen anderer Lauschen über Schlafen und Entspannen bis hin zu Besorgungen Machen, Vorbereiten auf das Ankommen, Kaffeepause Einlegen u. a. m. Im Laufe des (Mobilitäts-)Lebens entwickeln die Menschen (stabilisierende) Routinen und Kompetenzen im Umgang mit ihrem Unterwegssein, auf die im Folgenden näher eingegangen wird. Souverän werden Mobilitätserfahrungen umgesetzt und zum möglichst angenehmen Tun (oder Lassen) zwischen A und B geführt.

Die substanzielle Zeit des Unterwegsseins verdient insofern unsere Aufmerksamkeit, als der Waggon über seine Shuttle-Funktion hinaus erweitert und so selbst zum Ort wird. Das Erleben der Zeit unterwegs als produktiv erweist sich empirisch als dominante Perspektive: *«Ich lese oft Fachliteratur, weil das die einzige Zeit ist, in der ich Zeit habe»*, sagt zum Beispiel eine berufstätige Mutter von zwei Kindern aus Bubiikon. Lediglich eine Befragte beschreibt den Weg als *«Null-Zeit»*, die nicht zu verwechseln ist mit Nichtstun. Wenn die Bahnfahrt im durchgeplanten Tag zur Auszeit ohne Gewissensbisse wird, kann das Nichtstun als Gewinn erlebt werden.

### «Es wird eng» – «Tokio-Pusher» für die S5?

Inwiefern die Nutzung der Unterwegszeit den persönlichen Vorstellungen entsprechen kann, hängt wesentlich von der Auslastung der Züge ab. Ein grosses Thema ist hierbei die übermässige Auslastung der S5, in der die Wegpendlerin aus Uster um 6:21 Uhr auf der Treppe sitzen muss, an die Mitnahme des Velos für den zweiten Streckenabschnitt von Zürich Stadt nach Rüslikon ist gar nicht zu denken. Für die Berufspendelnden ist es eine täglich wiederkehrende Herausforderung, zu Stosszeiten einen Sitzplatz zu ergattern. Die wachsenden Distanzen und Verkehrsströme in der S5-Stadt und darüber hinaus offenbaren eine an ihre Grenzen stossende Auslastung der Infrastruktur. Mit Besorgnis nehmen die Befragten die Kapazitätsprobleme bei der Infrastruktur für den Öffentlichen Verkehr (Bahn) ebenso wie für den Motorisierten Individualverkehr (Strassen) zur Kenntnis. Durch die vielen PendlerInnen, die mit dem Fahrrad an den Bahnhof kommen, platze indessen sogar der Velostand in Uster aus allen Nähten. Man habe zwar noch keine *«Tokio-Verhältnisse, wo es diese Pusher gibt»*, die Problematik habe sich in den vergangenen Jahren jedoch deutlich zugespitzt. *«Es wird eng»*, die S5-Städterin wünscht sich *«mehr Platz»* in der Bahn. Die Engpässe bestimmen die alltäglichen Mobilitätsentscheidungen entlang der Dimensionen Raum und Zeit: Wann bekomme ich ab welcher Haltestelle noch einen Sitzplatz? Frau Lötscher-Hürlimann aus Uster<sup>4</sup> legt ihre Arbeitsbeginnzeit so, dass sie der allmorgendlichen Stosszeit entkommt, was bedeutet, dass sie sich bereits um 6 Uhr früh auf den Weg macht.

<sup>4</sup> Die Namen der Befragten (mit Ausnahme der Experten Dieter Schindler und Paul Stopper) sowie ein Teil der Orte wurden zur Sicherstellung der Anonymität geändert.

## Ausbruch aus Routinen

Das Unterwegssein ist jedoch nicht nur durch Routinen gekennzeichnet, sondern auch durch das Vermeiden derselben (was vielleicht aber auch wieder zur Routine werden kann). Zum Beispiel die 60-jährige S5-Städterin, die regelmässig in ihre Zweitwohnung ins Tessin fährt: Sie geht dem Immergleichen von Routinefahrten bewusst aus dem Weg, indem sie unterschiedliche Strecken wählt und verschiedene Verkehrsmittel kombiniert: *«Wenn ich ins Tessin gehe und Lust dazu habe, nehme ich in Luzern das Schiff bis Flüelen und von Flüelen wieder den Zug ins Tessin.»* Die Destination bleibt konstant, der Weg dorthin jedoch nicht. Dies veranschaulicht beispielhaft die spezifische Funktion des Unterwegsseins und die damit verbundenen individuellen Strategien. Dem Unterwegssein wird hier ein Erlebnismoment verliehen, sodass die Funktion des Zielortes als Ferien- beziehungsweise Erholungsort bereits unterwegs dorthin antizipiert wird. Die Reise wird zum Selbstzweck, die Reise- strecke zur Kulisse – und die Freizeitmobilität selbst durch den Weg letztlich bereichert.

## Der Zwischenhalt als Verbindungsglied

Wenn die S5-StädterInnen Orte verbinden und Mobilitätsmuster durch Routinen stabilisieren, so spielt dabei der Zwischenhalt eine wichtige Rolle. Zunächst kann dieser als Hinweis auf spezifische Ortsqualitäten gedeutet werden; doch auch der Mensch selbst, der an diesem konkreten Ort Halt macht, wird zur Qualität dieses Ortes.

Zum Beispiel Frau Meyerhans aus Uster: Für sie erweist sich das Fahrrad als attraktivstes Verkehrsmittel, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Wenn sie von Stadelhofen, wohin sie von Uster aus mit der S-Bahn gelangt, aufs Velo umsattelt, um nach Rüslikon zu fahren, geniesst sie die körperliche Betätigung und die Stimmung über dem See, wenn am Morgen die Sonne aufgeht. Der Weg ist Anregung und Einstimmung auf den beginnenden Tag. So kann Frau Meyerhans die eher ungünstige, weil grosse Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort im wahrsten Sinne des Wortes sportlich nehmen und dem Weg auf diese Weise Sinn verleihen. Nicht selten kommt ein kurzes Innehalten vor, ein Halt unterwegs, der gleichfalls die ortsverbindende und stabilisierende Funktion hat, etwa wenn Frau Meyerhans auf dem Arbeitsweg am Bürkliplatz eine Kaffeepause einlegt, dem Stadttreiben zuschaut, *«um einfach noch schnell eine Viertelstunde lang eine Ecke des Stadtlebens zu geniessen»*, oder sommers in den Zürichsee baden geht. Das regelmässige Verweilen an Plätzen in der Stadt Zürich ist dann auch eine Strategie der nunmehrigen Neo-S5-Städterin, das enge Band zum ehemaligen Daheim aufrechtzuerhalten. So ist das schlichte alltägliche Arbeitspendeln von grosser Bedeutung, da es der Synthese signifikanter Orte der Gegenwart und der Vergangenheit dient.

Der Halt unterwegs dient typischerweise auch der alltäglichen Versorgung – und macht so den konkreten Ort, der nicht mehr nur «vorbeiziehender Ort» ist, bedeutsam. Er wird Teil des individuell konstruierten Netzes aus relevanten Orten. In der S5-Stadt finden sich Menschen mit Lebensstilen, welche auf eine städtische Infrastruktur angewiesen sind, beispielsweise die vielbeschäftigte *«Bahnhofsnahe-Einkäuferin»* und ihr Mann, welche ohne lange Ladenöffnungszeiten im Kühlschrank gährende Leere vorfinden würden. Abgesehen vom Arbeitsplatz und dem Komfort

von Bahnhofsgeschäften zieht das Paar aber nichts in die Stadt Zürich – die spärliche Freizeit wird vielmehr mit Sport im Grünen verbracht. Die vielfältige Charakteristik ihrer Transiträume in und ausserhalb der S5-Stadt bietet genau diese Kombinierbarkeit urbaner Infrastrukturen – Alltagserledigungen zwischen hier und dort – mit Möglichkeiten der Naherholung und Naturnähe.

### **Bewegliche Gesellschaft – unbewegliche Strukturen**

Während obige Aspekte vom handelnden Individuum aus gedacht sind, finden wir auch die andere Seite, nämlich die strukturelle Starrheit, die dem mobilen Menschen entgegensteht. Die zunehmende Mobilität fordert bestehende Strukturen heraus. So stellt beispielsweise der Zuzug (hoch gebildeter) Arbeitskräfte aus dem Ausland das Schulwesen in der S5-Stadt vor neuartige Herausforderungen. Dieter Schindler, von 2000 bis 2009 Rektor der Kantonsschule Zürcher Oberland in Wetzikon, schätzt, dass im Durchschnitt wöchentlich (!) ein neuer Schüler oder eine neue Schülerin während des Schuljahres eintritt. Die Integration der zugezogenen Kinder und Jugendlichen stellt die Schule vor spezifische Herausforderungen, etwa bezüglich der infrastrukturellen und personalen Ressourcen, nicht zuletzt aber auch, weil die neuen SchülerInnen in der Regel und im Gegensatz zu den Schweizer SchülerInnen bisher keinen Französischunterricht hatten. Aber nicht nur die wachsende internationale (Umzugs-)Mobilität birgt bislang ungelöste strukturelle Probleme. Auch für Umzüge über geringe Distanzen ist man politisch nicht immer angemessen gerüstet und hinkt den Lebensrealitäten der Menschen bisweilen hintennach. Dies wird am Beispiel einer Schülerin der KZO in Wetzikon deutlich: Ihre Eltern hatten wenige Hundert Meter über der Kantonsgrenze ein Haus gebaut, so dass die Familie fortan im Kanton St. Gallen wohnhaft war. Da kein entsprechendes Abkommen zwischen den Kantonen Zürich und St. Gallen besteht, musste das Mädchen die Schule wechseln, weil ihre Eltern die 17 000 Franken Schulgeld nicht aufbringen konnten – der Kanton Zürich beharrte trotz Intervention von verschiedener Seite auf dem juristischen Standpunkt. Dieser vom Schulrektor im Expertengespräch geschilderte Einzelfall zeigt einen unbeweglichen Föderalismus, der den mobilen Lebensweisen der Menschen manchmal in absurder Weise zuwiderläuft.

Die Problematik geht aber noch weiter: Zum einen wird die Integration der Zugezogenen mitunter unnötig erschwert, zum andern betrifft dies auch die nicht-ortsansässigen Lehrerschaft, wie der Rektor weiter erläutert: Die wachsende Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort der Lehrpersonen im Zuge der Fahrzeitverkürzung erschwert das Gelingen abendlicher Schulveranstaltungen wesentlich. Für die Schulgemeinschaft wäre es sehr wichtig, dass auch LehrerInnen an Veranstaltungen der Schülerschaft teilnähmen, *«aber weit entfernt wohnende Lehrerinnen und Lehrer überlegen sich vielleicht zwei Mal: Was soll ich jetzt nochmals nach Wetzikon fahren?! Man muss zum Haus raus, sich nochmals schminken, noch schnell unter die Dusche»*, das ist vielen zu aufwändig. Im Gegensatz zu den 1960er- und 1970er-Jahren ist heute nur mehr ein Bruchteil des Lehrerkollegiums – etwa 15 von 180 Lehrpersonen – ortsansässig. Dadurch nimmt vermutlich auch die innere Identifikation mit der Schule ab, die mit der Ortsidentifikation zusammenhängt. Dies wiederum erschwert das Verständnis der Schule als sozialer Organismus.

## Orte der Vergangenheit mit Zukunft

Dennoch scheinen Ortsbezüge nicht verloren zu gehen, vielmehr verschieben und vervielfältigen sie sich – und können trotz geänderter Wohnorte und Lebenslagen über viele Jahrzehnte äusserst stabil bleiben. Ein zentraler Bezugsort für die befragten S5-StädterInnen ist die Stadt Zürich. Als Lebensort der Vergangenheit hallt er in vielen Lebensführungen in unterschiedlicher Weise nach. So fahren Herr und Frau Kramer, beide etwa 70-jährig und in Zürich aufgewachsen, regelmässig mit der S-Bahn dorthin, um langjährige soziale Kontakte zu pflegen: zu Familienmitgliedern, zu den Pfadfindern aus Jugendtagen, in der Englischlerngruppe. Und Herr Klöti aus Uster hat bis vor Kurzem das Sportangebot der Universität Zürich, an der er in den 1960er-Jahren studiert hat, genutzt. Bis heute treu geblieben ist er seinem Stadtzürcher Frisör – bereits in der zweiten Generation.

Die Bedeutung vergangener Orte wird auch innerhalb von Familien weitergegeben. So fährt die vor fünf Jahren in die S5-Stadt Neuzugezogene – dort wohl integriert, aber mit aufrechter Sehnsucht nach mehr Urbanität – heute mit ihrem vierjährigen Sohn immer mal wieder ins Zentrum von Zürich, etwa ins Kindertheater oder zum Kerzenziehen.

Derart starke Ortsbezüge können auf diese Weise auch ein Mehr an Mobilität bewirken. Oder: Das Mobilitätspotenzial ermöglicht erst das Leben von Ortsbezügen von einem neuen Wohnort aus und erlaubt so eine gewisse Beständigkeit im Wandel. So spannt sich das gegenwärtige räumliche Lebensnetz über Orte der Vergangenheit, deren Bedeutung aufrechtgeblieben ist (Rolshoven & Winkler 2008). Frau Lötscher-Hürlimann ist bis vor Kurzem alljährlich im Frühling in ein Dorf bei Zürich gefahren, in welchem sie als Kind mit ihrer Familie regelmässig die Wochenenden und Ferien auf einem gemieteten Bauernhof verbracht hatte, *«einfach um zu schauen, ob die Schlüsselblümchen schon blühen»*.

Wie das Mobilsein Beständigkeit tragen kann – oder ausgeprägte (ersehnte) Sesshaftigkeit zu einem Mobilitätskatalysator werden kann –, schildert eindrücklich auch Frau Sonderegger: Frau Sondereggers Eltern führten in Uster ein Schneideratelier für Herren, welches in der Zeit des Zweiten Weltkrieges aber nicht mehr genug Ertrag einbrachte. Die Mutter konnte dann eine Gastwirtschaft im 50 Kilometer entfernten Wald erben, woraufhin sie mit den Kindern dorthin umgezogen ist. Der Vater pendelte noch eine Zeitlang zwischen den Orten, kam aber schliesslich auch nach Wald. So recht gefallen hat es ihm dort allerdings nie – als eingefleischter Ustermer habe er *«einfach in Wald nicht Fuss gefasst»* – und so hat man auf des Vaters Wunsch hin alles, was für das Restaurant benötigt wurde, in Uster besorgt. Und die Kinder wurden alle Samstage mit dem Zug nach Uster geschickt, *«Semmeli und Guetzli holen»*. Seit 1964 lebt auch Frau Sonderegger (nach ein paar anderen Wohnstationen) wieder in Uster, da sich dort der damalige Traum ihres Ehemannes – ein eigenes Elektrogeschäft – realisieren liess.

## S-Bahn – Begegnungsraum durch Überlagerung von Sphären

Das raum-zeitlich ausdifferenzierte Ortsgefüge verlangt und ermöglicht erhöhtes Mobilsein, welches in der Folge vielfältiger gestaltet wird. Die zahlreichen Aktivitäten, denen Menschen unterwegs in der Bahn nachgehen, offenbaren eine spezifische, ausschnittshafte Überlagerung privater und öffentlicher Sphären. Tätig-

keiten, die vormalig innerhuslich oder ausschliesslich an einem festen Arbeitsplatz ausgeführt worden sind, werden zunehmend in den (beweglichen) (halb-)öffentlichen Raum verlagert, so auch in die Bahn. Dadurch entstehen neue Räume mit dem Charakter einer spezifischen Schnittmenge, beispielsweise von Wohnzimmer und Büro. Darüber hinaus ist der Transitraum auch Begegnungsraum unterschiedlicher sozialer Gruppen.

### **Der Pendler als Hybrid**

Das Zugabteil des Pendlers kann zu einer Verlängerung des Wohnzimmers werden, in welchem es ungern gesehen wird, wenn *«manchmal ein anderer Mann auf meinem Platz»* sitzt, wie eine Befragte ihren Stammsitz in der Bahn kommentiert. Der professionelle Pendler erlebt das Zugabteil mitunter gar als schönstes Büro, weil mit atemberaubendem Blick auf Seen und Berge. Der S-Bahn-Waggon kann also gleichzeitig und gleichhortlich die Eigenschaft eines Wohnzimmers ebenso wie die Eigenschaft eines Büros annehmen. Solche Überlagerungen fragmentarischer Netze lassen neue raum-zeitliche Konstellationen entstehen.

Wenn nun im Bahn-Waggon ein *«Wohnzimmer»* oder ein *«Büro»* entsteht, so hängt das wesentlich auch mit den Dingen zusammen, welche die Menschen auf ihren Alltagswegen mit sich tragen: Gratiszeitungen, Kaffeebecher, Akten, Laptop, Handy, iPod, Sudoku und *«Lismete»* (Strickzeug) sind solche typischen Gegenstände. Sie verweisen jeweils auf Praktiken, die den Pendelnden erst zu dem machen, was er ist, und die auch den Raum erst zu dem machen, was er ist. Viele Aktivitäten sind zu Routinen und Ritualen geworden, die nicht nur stabilisierend, sondern auch identitätsstiftend wirken.

Durch die Überlagerung unterschiedlicher Räume an einem Ort wird der S-Bahn-Waggon zu einem Knotenpunkt unterschiedlich gearteter Verbindungen. Zu den wichtigsten Dingen, die Menschen unterwegs bei sich tragen, zählen Handy und Laptop. Zwischen Zürich Stadelhofen und Wetzikon lassen sich wunderbar drei noch im Büro heruntergeladene E-Mails beantworten. Via Handy vereinbart die junge S5-Städterin auf dem Weg in die Stadt Zürich die genaue Zeit und den genauen Ort des Treffens mit den Freundinnen. Der Pendler unterwegs nach Rüti fragt zu Hause telefonisch nach, ob er noch Brot für das Abendessen besorgen soll. Mobile Kommunikation ermöglicht die Aktualisierung respektive Überprüfung potenzieller Handlungsmuster, hier das Brot-Einkaufen – und zeigt damit eine wichtige Schnittstelle zur vorne dargestellten Stabilisierungsfunktion des Mobilseins. Mobile Kommunikation ergänzt die räumliche Mobilität viel eher, als dass sie diese ersetzt (Larsen, Urry & Axhausen 2006). Die Vielfältigkeit der Aktivitäten unterwegs wird wesentlich von der Entwicklung mobiler Kommunikationsmöglichkeiten bestimmt. Durch sie kann die Produktivität im Unterwegssein gesteigert werden (Lyons & Urry 2005). So bewegen sich auch viele S5-StadterInnen als *«digitale Nomaden»* – das heisst durch technologische Hilfsmittel teilweise von Wohnung und festem Arbeitsplatz unabhängig gewordene Mobile (Makimoto & Manners 1997) – und sind auf diese Weise wiederum in Verbindung zu ihren sozialen und räumlichen Bezugspunkten vor Ort(-en).

## Zwischen Nähe und Distanz

Die Charakteristik der Räume und deren vielfältige Überlagerungen implizieren weiterhin spezifische Strategien der sozialen Interaktion. Das Lernen beziehungsweise Aneignen von Strategien im Umgang mit dem Anderen wird in mehrerer Hinsicht thematisiert. Im Laufe des (Mobilitäts-)Lebens erwächst ein bewusster Umgang mit dem Anderen, zumeist dem anderen Zugpassagier. Zum einen kennen Geübte die (ungeschriebenen) Verhaltensregeln, zum andern liefern sie sich auch bewusst den Blicken der Anderen aus.

So berichtet eine junge Frau, die in der S-Bahn regelmässig Belästigungen ausgesetzt ist, von ihren Bemühungen, selbige möglichst zu ignorieren. Eine Strategie der individuellen Abschottung stellt auch das Musikhören via MP3-Player oder über das Handy dar: Räumliche Nähe zu Mitreisenden oder zwangsläufiges Mithören-Müssen von Handygesprächen relativieren sich dadurch. Zudem erfüllen das Musik- oder Radiohören weitere Funktionen, beispielsweise diejenige der Entspannung vor oder nach dem Job.

Die Interaktionsstrategien der Pendelnden verweisen nicht selten auf ein Spannungsfeld zwischen den sozialen Gegebenheiten im Dazwischen und den eigenen Bedürfnissen. So versteckt sich die pendelnde S5-Städterin regelmässig hinter imaginären «Scheuklappen», macht «ein wenig auf asozial», weil sie den morgendlichen Schwatz mit Bekannten vermeiden will. Oder der Arbeitende, der gelernt hat, sich im Zug zu disziplinieren und abzugrenzen, indem er sich von den Orten, die er passiert, seine Tätigkeiten im Unterwegssein strukturieren lässt: Bis Pfäffikon unterhält er sich mit einem zufällig getroffenen Bekannten, danach zieht er sich bis Ziegelbrücke zum Arbeiten an einen anderen Platz zurück, um ab dort auf dem letzten Wegstück die vorbeiziehende Landschaft zu geniessen. Diese spezifische Taktung verweist wiederum auf die Bezüge des Mobilien zum Ausgangs- und Zielort: Die Tätigkeiten sind von der jeweiligen Bedeutung der Orte sowie der raumzeitlichen Distanz zwischen ihnen vorgezeichnet.

Die soziale Interaktion im Unterwegssein ist jedoch nicht nur darauf beschränkt, dass sich die Menschen voneinander abgrenzen (wollen). Ebenso findet sich das Gegenteilige, nämlich der Wunsch, in Gesellschaft zu sein. So isst eine Befragte regelmässig auf der Heimfahrt von ihrem Arbeitsplatz in Bern im Speisewagen zu Abend: «Das habe ich mir jetzt einfach so eingerichtet, seit mein Mann nicht mehr lebt, dann musst du nicht allein essen, ja, es läuft etwas.» So nimmt der Weg von A nach B Funktionen ein, welche weit über die Zielerreichung und auch weit über die produktive Nutzung der Fahrzeit hinausgehen. Er bildet den ausseralltäglichen Rahmen für das Alltägliche, beispielsweise das Abendessen – und wird so wiederum zum Fragment eines Esszimmers. Die Pendlerin macht den Zug zu einem hochwichtigen (mobilen) Alltagsort. Weiter zeigt sich an diesem Beispiel, dass biografische Einschnitte – hier der Tod des Ehemannes – die Gestaltung des Unterwegsseins wesentlich verändern können.

## Die S-Bahn als soziale Schnittstelle

Die S-Bahn erweist sich nicht nur als Schnittstelle unterschiedlicher Sphären, welche vormals stärker getrennt waren, sondern auch als soziale Schnittstelle. Die S-Bahn schafft einen (zwangsläufigen) Begegnungsraum für gesellschaftliche

Gruppen, die ausserhalb des bewegten Raumes relativ selten oder überhaupt nie zusammenkommen.

Besonders markant zeigt sich dieses Zusammentreffen in den Nachtzügen der S-Bahnen (welche gemeinsam mit den Nachtbussen eine hochrelevante und gut akzeptierte Neuerung im Verkehrsangebot darstellen). Sie verstärken und symbolisieren die raum-zeitliche Differenzierung des jugendlichen Mobilitätsgeschehens. Ältere Befragte sind nicht selten erstaunt über die antizyklische Nachtaktivität der Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die sich zu (für sie) später Stunde aus der S5-Stadt in Richtung Zürich Stadt bewegen: *«Wir haben uns auch schon gedacht, meine Frau und ich: Was machen die in Zürich?»*, so ein älterer Befragter. Die Jugendlichen besetzen eigene Räume, aber auch eigene Zeiten. Wenn sich die Eltern- und Grosselterngeneration auf den Heimweg macht – *«schon plemplem»*, wie ein Ustermer meint –, schlagen die Jungen die entgegengesetzte Richtung ein.

## Umgang mit und Bedeutung von Mobilitätswerkzeugen

An der Bedeutung und im Gebrauch von Mobilitätswerkzeugen und deren Wandel lassen sich Bedeutungsverschiebungen und veränderte Aktivitäten im Unterwegssein besonders gut ablesen. Funktionen und Erleben des Unterwegsseins sind wesentlich abhängig von den gewählten Verkehrsmitteln. In der S5-Stadt lassen sich variantenreiche Kombinationen unterschiedlicher Verkehrsmittel und aufwändige Muster des Mobilitätsmanagements, etwa innerhalb einer Familie, entdecken. *«Wir leisten uns den Luxus von zwei GAs<sup>5</sup> und einem Auto und sechs Velos.»* Auch wenn eine solche Palette an Verkehrsmitteln, wie sie im Hause Lötscher-Hürlimann zu finden ist, nicht für alle in der S5-Stadt verfügbar beziehungsweise erschwinglich ist, so fällt doch die Breite der Mobilitätswerkzeuge, die zur Sprache kommen, auf: Neben Zug, Auto, Fahrrad und Zu-Fuss-Gehen werden Roller, Motorräder, Skateboards, Trotinett, Rollstuhl und Gehwagen sowie das Flugzeug erwähnt. Die öffentliche Verkehrsanbindung der S5-Stadt wird als so herausragend beschrieben, dass man für das Frühstück sogar rasch ins Wallis fahren könne, um *«ein Walliserbrot zu kaufen»*, wie eine ältere Befragte aus Uster ihrem Mann spasseshalber aufträgt. Hinter dem scherzhaften Kommentar verbirgt sich ein wesentliches Merkmal der zunehmenden sozialen und räumlichen Vernetztheit individueller Lebensführungen: Die Wechselwirkungen zwischen Strukturen und Handlungen sind dynamisiert und flexibilisiert – wegen und trotz wachsender physischer Distanzen zwischen den Orten des Alltags und deren Ausdifferenzierung.

### Rasanter Wandel

*«Jetzt müsste ich nochmals jung sein in Oetwil. Jede Viertelstunde einen Anschluss nach Zürich – nicht schlecht.»* Diese Aussage einer 27-Jährigen (!) verdeutlicht die Wahrnehmung eines rasanten Wandels im Öffentlichen Verkehr ebenso wie eines Wandels jugendlichen Mobilitätsverhaltens. Aufwachsen ist raumgreifend sowohl in Bezug auf den sozialen als auch auf den physischen Raum. Die Mobilitätssozialisation wird von örtlichen Strukturen und Beziehungskontexten wie Familie, FreundInnen und Schule bestimmt. Die Aktionsradien der Jugendlichen vergrössern sich, territorial definierte Bezugsgruppen verlieren an Bedeutung (dies gilt natürlich auch für die Gesamtgesellschaft). *«Meine Nichten und Neffen sind schon deutlich mobiler unterwegs,*

<sup>5</sup> GA ist die Abkürzung für das Generalabonnement der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Das GA kostet CHF 3100.– Franken (resp. CHF 4800.– für die 1. Klasse) und gilt für sämtliche Zugstrecken sowie für fast alle öffentlichen Nahverkehrsmittel wie Bus, Tram und Schiff sowie für zahlreiche Privat- und Bergbahnen in der Schweiz ([www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)).

auch haben viele schon ein GA. Die haben einen deutlich breiteren Range, wo sie sich bewegen und Netzwerke haben, als wir das gehabt haben», staunt eine Befragte, knapp 50 Jahre alt. Die räumliche Aussenorientierung der Jugendlichen kommt in mehr oder weniger wehmütigen Feststellungen der Älteren zum Ausdruck: Lokale Angebote wie Jugendhäuser verlieren ihre Bedeutung, nicht zuletzt auch, weil Jugendliche sich lieber selbst ihre Räume suchen und schaffen. Schulfeste treten in Konkurrenz zu Clubs und Partys in der Stadt Zürich und bedürfen daher eines hochprofessionellen Eventmanagements, um überhaupt noch BesucherInnen anzulocken, wie Dieter Schindler eindrücklich schildert: *«Wegen des ganzen neuen Kommerzialisierungsschubs der Konzertorganisation kann man heute nicht mehr ohne professionellen Mischer, Light und Sound Equipment auskommen. Und sonst haben sie heute einfach Mühe, weil die Schüler sagen, ich komme doch am Abend nicht nochmals nach Wetzikon. Selbst die, die in Wetzikon wohnen, gehen ins Palais oder in die Toni Molkerei nach Zürich.»*

Die sozial-räumliche Orientierung der befragten S5-StädterInnen wird zwar von der Stadt Zürich dominiert, besonders ausgeprägt bei den Jüngeren, sie ist aber weit vielfältiger, auch dank der Attraktivierung des S-Bahn-Netzes. Die gute (schweizweite) Anbindung der S5-Stadt unterstützt die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs (der streckenweise schneller als der Motorisierte Individualverkehr ist) – und das nicht nur in die Stadt Zürich, sondern auch in andere (auch ländliche) Destinationen in der Schweiz. Die Stadt Zürich verliert als Verkehrsknotenpunkt ihre Zentrumsfunktion. Einerseits kommt der S5-Städter auch über Pfäffikon in andere Regionen der Schweiz und über die Schweiz hinaus. Andererseits wirken andere regionale Zentren als die Stadt Zürich ebenso anziehend, insbesondere auf ältere Befragte und Familien: Rapperswil lädt zum Bummeln ein, Winterthur zum Theaterbesuch, Uster zum Einkaufen.

### **Temporale Distanz vor metrischer Distanz**

Der Leistungsausbau des S-Bahn-Netzes ermöglicht ausgedehnte sozial-räumliche Verknüpfungen. Die so entstehenden Räume sind neue erweiterte Möglichkeitsräume, welche sich über begrenzende Verwaltungsbegriffe wie Agglomeration oder Kernstadt hinwegsetzen und sich diesen auch widersetzen. Das Vernetzen und gegenseitige Annähern der Orte und ihrer «Eigenarten» (Thomas Sieverts) lässt sich am überaus beliebten Vergleich der S-Bahnen mit den Zürcher Trams zeigen: Die Intervalle der Taktfahrpläne erlauben hier wie dort flexibles und spontanes Mobilsein; nur mehr selten muss der Fahrplan konsultiert werden, *«weil irgendeine S-Bahn ist dann immer dort»*. Die Fahrplandichte führt ferner zu geringeren Wegzeiten, die gerne mit innerstädtischem Wegaufwand verglichen werden: *«Von Schlieren zum Hauptbahnhof hat man länger»* als von Uster in den Bahnhof Stadelhofen. Und: *«Von Witikon haben Sie länger ins Zentrum als von Uster.»* (Das Zentrum meint die Stadt Zürich.) Oder: Von Uster ist der schweizweit tätige Berater schneller in Bern als vom früheren Wohnort in Zürich – vorausgesetzt er fährt mit dem Fahrrad an den Bahnhof.

Derlei Äusserungen verweisen auch auf ein Überraschungsmoment: Das Mobilsein in der und über die S5-Stadt hinaus macht sich als umstandsloser als vielleicht erwartet oder als in früheren Zeiten erlebt aus. Die Rahmenbedingungen der Aktivitäten im Unterwegssein wandeln sich rasch. Und sie kommen unterschiedlichen Akteurgruppen unterschiedlich gut zupass, abhängig von den jeweiligen

Bedürfnissen und Aneignungspotenzialen. Die Mobilitätsbedürfnisse Berufstätiger, insbesondere derjenigen in Dienstleistungsbranchen, werden in der S5-Stadt sehr gut bedient. So beschreibt Herr Lötscher-Hürlimann – er hat eine Leitungsposition im pädagogischen Bereich inne – die Bahnverbindungen in die Stadt Zürich als sehr *«dienstleistungsorientiert»*, da er am Ende des Tages spontan Mitarbeiteranliegen bearbeiten könne, ohne Rücksicht auf den Fahrplan nehmen zu müssen. Oder sein tagesaktuelles Beispiel: *«Heute morgen habe ich zum Beispiel eine Sitzung in Glarus gehabt, da gehe ich um 7 aus dem Haus und bin um 8 Uhr 30 am Sitzungstisch, und das ist überhaupt kein Aufwand.»* Die gewandelten Qualitäten des Öffentlichen Verkehrs wirken sich also auch auf die Qualitäten von Arbeitsplätzen und -orten aus. Herr Simmerle, ein weiterer Befragter, war bis vor Kurzem fast permanent global unterwegs. Für den vormaligen *«global player»* erweist sich der Wohnstandort Bubikon auch aufgrund der Nähe zum Flughafen Kloten als ideal: *«Zum Flughafen brauche ich etwa 40 Minuten, etwa gleich lange wie ins Büro.»* Der Flughafen als globale Transitstätte ist Teil vielfältiger individuell konstruierter Ortsnetze, so auch desjenigen des reiselustigen Pensionärs: *«Es ist schön, wenn man sich in Kloten in den Zug setzt und weiss, in einer Stunde sind wir dann zu Hause»*, stellt Herr Kramer aus Uster fest. Mit der Dynamisierung und Flexibilisierung des Öffentlichen Verkehrsangebots geht ein Wandel und eine Vervielfachung der Pendleraktivitäten einher, aber ebenso verändern sich die Orte, die dadurch verbunden werden. Je nach individuellem Ortsnetz und -funktionen können die Menschen zum Beispiel flexibler arbeiten, unaufwändiger reisen oder sich spontaner verabreden.

### **Verkehrswerkzeuge früher und heute**

Der mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zusammenhängende Wandel in der Form der Selbstorganisation der eigenen agglomerierten Alltagsmobilität zeigt sich besonders deutlich im Blick in die Vergangenheit: *«Früher hat sich jeder mit Töffli und Auto organisiert. Wir kennen jetzt viele, die sich das mit ÖV organisieren»*, erzählt Herr Lötscher-Hürlimann über das Mobilsein in seiner Jugendzeit in den 1980er-Jahren. Auch der Verlauf von *«Fahrzeugbiografien»* (Tully & Baier 2006: 122) sieht heute anders aus, einerseits aufgrund gesellschaftlichen Wertewandels, andererseits aufgrund neuer Verfügbarkeiten über Verkehrstechniken. Die Interviews eröffnen uns auch einen *«fahrzeugbiografischen»* Blick in die Vergangenheit der jugendlichen Agglomerationsbewohnerschaft. Insbesondere in den 1980er- und 1990er-Jahren war Autostoppen eine wichtige Option der jugendlichen Fortbewegung, die heute eher passé zu sein scheint. So berichtet ein Familienvater von den Vorzügen des Autostoppens in seiner Jugend: Einerseits konnte er das den Eltern abverlangte Geld fürs Zugbillet für Anderes ausgeben, andererseits hat er viele Leute kennengelernt, *«das ging so weit, dass ich mich nur noch hinstellen musste und die sind schon rausgefahren. Ich wüsste heute noch jedes Auto»*. Auch das *«Töffli»* (Moped) scheint nur mehr einen geringen quantitativen Stellenwert zu haben (wiewohl es gegenwärtig Indizien für eine Trendumkehr gibt<sup>6</sup>). Die Verbreitung dieses klassischen Fortbewegungsmittels der Landjugend ist Modetrends unterworfen. Sein Verschwinden – ebenso wie seine aktuelle Rückkehr im Sinne eines Retro-Trends – kann aber auch als Zeichen einer zunehmenden Urbanisierung gedeutet werden.

<sup>6</sup> Hinweise auf eine Trendumkehr lassen sich derzeit verschiedenen Medienberichten entnehmen (z. B. [www.spiegel.de/auto/fahrberichte/0,1518,136750,00.html](http://www.spiegel.de/auto/fahrberichte/0,1518,136750,00.html)).

## Mobilitätsstile im Generationenspiegel

Weiterhin werden Mobilitätswerkzeuge und -rädien innerfamiliär ausgehandelt, in den 1970er- und 1980er-Jahren noch stärker als heute (Tully & Baier 2006: 123). Der knapp 50-jährige Herr Lötscher-Hürlimann hat seine jugendlichen Fortbewegungsbedürfnisse in der Agglomeration mit dem «Töffli» und später mit dem Auto befriedigt. Das Auto samt Führerscheinprüfung hat ihm seine Mutter geschenkt, als er 18 Jahre alt war. Lieber hätte er zwar ein Motorrad gehabt, ein solches war der Mutter jedoch zu gefährlich. Und sie stellte eine Bedingung für das grosszügige Präsent: Ein Mal wöchentlich sollte er sie, die selbst nicht Autofahren konnte, ins Shopping-Center Spreitenbach fahren – *«kein schlechter Deal»*, wie der Sohn fand.

Während damals für Jugendliche in der Agglomeration Mobilität als «Problem» galt, für das es eine – in der Regel individualverkehrliche – Lösung zu finden galt, bewegt sich die heutige S5-städtische Jugend relativ selbstverständlich und umstandslos mit Öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Öffentliche Verkehr bedient aber nicht nur Mobilitätsbedürfnisse, sondern fungiert auch als Reibungsfläche zwischen den Generationen. Der spezifische – für Erwachsene manchmal irritierende oder anstössige – Umgang Jugendlicher mit ihrer Mobilität kann als wichtiger Teil der Darstellung des eigenen Selbst betrachtet werden. Durch die Wahl von und den Umgang mit Verkehrsmitteln inszenieren sie sich als Generation in Abgrenzung zu anderen Generationen.

Bedeutsamer Bestandteil des Mobilstilseins – auch und besonders für Jugendliche – sind neue Kommunikationsmittel. Die Spontaneität und Flexibilität der jugendlichen Planung sozialer Aktivitäten mit Hilfe moderner Kommunikationsmittel – ihre Mobilisierungskompetenz – erweckt bei Erwachsenen bisweilen Erstaunen: *«Wie die in der Nacht um neun begonnen haben, das Ausgehen zu organisieren! Und mit Natel und SMS ist das heute etwas Elegantes und schnell zu machen»* (Herr Kramer, pensionierter Berufsschullehrer). Aus der Sicht einer Jugendlichen klingt das so: *«Wenn ich ausgehe, dann verabreden wir uns in diesem oder jenem Bus und nehmen die S-Bahn. Dann gehen wir meist nach Zürich, zum Beispiel ins Kino oder Einkaufen. Und um dahin zu kommen, nehmen wir immer die S5, die fährt ja immer. Und in Zürich haben wir immer jemanden dabei, der gerade Bescheid weiss, welches Tram oder wann die nächste S5 fährt.»*

## Immobil hochmobil – mit ausgeklügelter Planung

Während der stete Ausbau des Verkehrsnetzes vielen zu spontanerem und flexiblerem Mobilstil hilft, gilt dies für Herrn Held aus Rapperswil-Jona nur eingeschränkt. Herr Held ist aufgrund seiner krankheitsbedingten Gehbeeinträchtigung auf diverse Mobilitätshilfsmittel wie Rollator, Dreiradvelo und Rollstuhl angewiesen. Seine Wege, die er häufig mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln bestreitet, wollen umsichtig geplant und organisiert sein. Wichtige Begriffe zur Beschreibung alltäglicher Wege sind «Gewohnheit» und «Routine». Dennoch scheint Herr Held das Unterwegssein bewusster und erlebnisorientierter wahrzunehmen als die nicht-behinderten Befragten. Für ihn ist Alltagsmobilität ein Stück weit immer ausseralltäglich. Im Rahmen seiner vielfältigen sozialen Aktivitäten und Engagements – Freundschaften, Vereinstreffen, Gruppenferienreisen – ist Herr Held häufig unterwegs, sowohl schweizweit als auch weit darüber hinaus. Mobilstil ist Voraussetzung

für die Pflege seines Soziallebens. Wäre Herr Held nicht so viel unterwegs, so würde er – buchstäblich und im übertragenen Sinne – *«auf dem Fleck bleiben und nicht vorwärts kommen»*, wie er sagt. Mobilität ist für ihn ein zentraler Akt der Selbstbestimmung: *«Mobilsein kann man fast gleichstellen mit Selbständigsein.»*

Seine Möglichkeiten, sich selbständig fortzubewegen, verbessern sich aufgrund kontinuierlicher Umrüstungen von Transiträumen zwar stetig; trotzdem gilt es noch zahlreiche Hindernisse zu überwinden: streckenweise fehlende Niederflerbusse und -züge, eingeschränkte Dienste des vor Reiseantritt telefonisch anzufordernden Bahnservice der Schweizerische Bundesbahnen (SBB) oder der punktuellen Mangel an Mitreisenden, die um Hilfe gebeten werden können. Die Widrigkeiten des Unterwegsseins verlangen vom Mobilitätsbehinderten spezifische Kompetenzen, die gelernt werden müssen: *«Ja, man muss couragiert sein, man muss das alles lernen.»*

Um den Weg zwischen A und B erfolgreich zu absolvieren, verfügt Herr Held also über eine Reihe von Fähigkeiten, etwa das Wissen um die Dienstleistungen der SBB für Mobilitätsbehinderte, den kompetenten Umgang mit internetbasierten Fahrplanauskünften oder die soziale Kompetenz zur Interaktion mit anderen Passagieren, um diese um Hilfe zu bitten. Um dieses Wissen umsetzen zu können, ist der Zugang zur entsprechenden Infrastruktur (zum Beispiel Computer, Internetanschluss, Bushaltestelle, Bahnhof) erforderlich. Vor diesem Hintergrund zeigt sich, dass das Potenzial, mobil sein zu können, keine Konstante ist, sondern erlernbar und daher auch vermehrbar.

#### **Familiales Mobilitätsmanagement als «logistisches Tohuwabohu»**

Aber nicht nur die Mobilitätspotenziale der AkteurInnen, sondern auch die Netzwerkgeografie beeinflusst die Verkehrsmittelwahl und den Umgang mit der Mobilität wesentlich. Dies lässt sich am Thema Auto gut veranschaulichen: Während die auf das Zentrum ausgerichteten Radialpendelnden die S-Bahn als so flexibel erleben, *«wie wenn ich das Auto hätte»*, deuten die Ergebnisse für die Tangentialpendelnden, die am Zentrum vorbeipendeln, in eine andere Richtung. Bei ihnen dominiert das Auto als Verkehrsmittel. Laut Statistischem Amt Zürich bestreiten über 50 Prozent die radialen Strecken mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, wohingegen es bei den «Querpendelnden» lediglich ein Fünftel ist (Battaglia 2005).

Für gewisse Strecken, so der Tenor der Interviews, sei es nahezu ein Muss, das Auto zu verwenden – oder mindestens wäre es mit inakzeptablen Umständen und Zeitverlusten verbunden, würde man Öffentliche Verkehrsmittel wählen. Insbesondere die Familiengründung steht im Zeichen der früheren oder späteren Automobilisierung. Zum Beispiel die fünfköpfige Familie Rohner aus Bubikon: Ihre Alltagsorganisation zwischen Berufstätigkeit, Firmenleitung, Familienarbeit, Wocheneinkauf, Hausaufgaben, Pilates (Mutter), Tennis (Sohn), Geigenstunde und Ballettunterricht (Tochter) wird von Frau Rohner als *«logistisches Tohuwabohu»* beschrieben. Auch wenn Frau Rohner eigentlich Öffentlichen Verkehrsmitteln gerne den Vorzug geben würde, sieht sie sich aufgrund der dichten Alltagsverpflichtungen immer wieder auf das Zweitauto – einen Smart – verwiesen. Eine weitere Familie mit zwei Kleinkindern, gleichfalls aus Bubikon, bemängelt die alternativen Möglichkeiten zum Auto: Das Schweizer Leihautosystem Mobility erweist sich aufgrund der gros-

sen Auslastung an Wochenenden und Feiertagen als ungeeignet. Das Beschaffen ausreichend sicherer Leihkindersitze ist umständlich. Die regionalen Ausflugsziele, zum Beispiel Skigebiete, sind kaum mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Das familiäre Mobilitätsmanagement bezieht nicht selten auch Personen ausserhalb der Primärfamilie mit ein, etwa die Grossmutter, welche das Auto fast ausschliesslich dazu benutzt, den Enkel zum Sporttraining zu fahren, wenn dessen Mutter arbeiten muss und dies daher nicht selbst übernehmen kann.

Vor dem Hintergrund solcher und ähnlicher Argumente stellt sich das Auto für viele BewohnerInnen der S5 als etwas dar, auf das man – zumindest für bestimmte Strecken und Zwecke und zu bestimmten Zeiten – schlecht verzichten kann. Dennoch (oder gerade deshalb) lässt sich ein autokritischer Tenor festhalten, auch wenn dieser nicht immer lebenspraktisch zum Ausdruck kommt: *«Unsere Mobilitätsmittel sind indirekt proportional zu unserer politisch-umweltschützerischen Einstellung»*, stellt Herr Rohner angesichts der vielen Autofahrten, die seine familiäre Alltagsorganisation erfordern, fest. Das Auto ist eine häufig zum Einsatz kommende *«Ausnahme»*. Die ortsstrukturellen und sozialen Bedingungen verlangen Kompromisse beziehungsweise erschweren mitunter den Einklang zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Allerdings – und das ist mitunter auch ein Grund für die Reflexionen über den Gebrauch des Autos – ist das Wohnen in der Agglomeration heute nicht mehr zwangsläufig mit der persönlichen Automobilisierung verbunden – im Gegensatz zu den 1970er-Jahren, als für die Zuziehenden klar war, *«wir haben dann zwei Autos, die Frau zum Einkaufen und ich zum Arbeiten»*, wie ein Pensionist über die Anfänge seiner Zeit in Uster sagt.

### **Die S5-Stadt – Verinselter Einheitsbrei?**

Die lebenspraktische Kombination unterschiedlicher Orte, welche je eigene Angebote und Aneignungspotenziale bereithalten, erscheint typisch für die Menschen in der S5-Stadt. Im Übergang zwischen hier und dort erfolgt die Verknüpfungsleistung durch die AkteurInnen. Die S5-Stadt erweist sich aus Befragtensicht nicht selten als eine verinselte Landschaft mit vagem oder wenig bekanntem Dazwischen. So kann für den Wetziker der Greifensee Freizeitort, der Bachtel Ausflugsort, Zürich Einkaufsort, Winterthur Kulturort und Rüti Familienort sein. Dazwischen aber ist *«Nichts»*, das heisst nichts, was für ihn von Bedeutung ist, nichts, wohin er sich bewegt. Das Zusammenhängende beschränkt sich auf das nach individuellen Bedürfnissen konstruierte Ortsnetz, die *«Stadt à la carte»* (Fishman 1991).

Der individuelle Blick auf diese *«Stadt à la carte»* wird wesentlich von den Gegebenheiten der Verkehrsinfrastruktur beeinflusst. So hören wir von einer Befragten, dass sie keinen der Orte zwischen Stadelhofen und Uster wahrnimmt, geschweige denn namentlich kennt – obgleich wohnhaft in Uster seit fünf Jahren und fast täglich mit der S5 unterwegs. Orte, die von der S-Bahn nicht *«bedacht»* werden, werden scheinbar auch von den PassagierInnen nicht bedacht. Die Wahrnehmung des Raumes wird von den Haltestellen unterwegs mitgeprägt.

Vor diesem Hintergrund zeigt sich folgender Widerspruch: Einerseits befördert die Beschleunigung der S-Bahn das *«Zusammenwachsen»* der Region und die Wahrnehmung als etwas Zusammengehörendes im Verständnis einer S5-Stadt: *«Die flächendeckende Versorgung mit dem Verkehr führt zu einer Art Brei; es gibt immer weniger*

räumlich wahrnehmbare Zäsuren», wie Dieter Schindler sein Erleben des Wandels schildert. Von zentraler Bedeutung ist dabei das (zeitliche) Näherrücken an Zürich. Eine alteingesessene Ustermerin beschreibt die Rasanz der Veränderung durch die S-Bahn-Linie S5 so: *«Die S5 war für uns schon fast ein Weltwunder. Also wir haben dann irgendwie zu Zürich gehört. Vorher, wenn du nach Zürich musstest, war das eine Reise. Man musste über Oerlikon fahren und so weiter, aber jetzt: Die Theater sind gut erschlossen, Kino, alles zusammen plötzlich ganz nah. Das kam auf einen Schlag, man konnte es kaum glauben.»* Dieses Zusammenrücken von Kernstadt und Agglomeration, welches primär in der verkürzten Unterwegszeit zum Ausdruck kommt, ist die eine Seite. Andererseits aber fallen etliche Orte, die vormals dank des Halts mindestens als existent wahrgenommen wurden, heute aus dem Blickwinkel heraus. Man könnte also auch mutmassen, dass die «Verinselung» des subjektiven Alltagsblicks im Zuge der Effizienzsteigerung des Öffentlichen Verkehrs zugenommen hat.

### **Das Typische ist der Plural – Reflexionen und Schlussfolgerungen**

Die typische S5-Städterin und der typische S5-Städter sind Arbeitspendelnde nach Zürich, meint einer unserer Interviewpartner. Das deckt aber das Typische wohl nur teilweise ab. Ebenso typisch erscheint die Jugendliche, die beim Begriff «S5-Stadt» daran denkt, *«wie ich mit dem Zug nach Zürich gehe und Shopping mache»*, oder das pensionierte Ehepaar, selbsterklärte *«Bewegungsmenschen»*, die allmorgendlich auf der geschätzten *«Hunderunde»* durch die Wälder ziehen, oder die fünfköpfige Familie, der ein logistisch hochanspruchsvolles Mobilitätsmanagement abgefordert wird.

Die Entdeckung einer Vielfalt von Aktivitäten im Unterwegssein, von Mobilitätsmustern- und strategien verweist auf die vielfältigen «Eigenarten» der untersuchten Agglomeration als Lebens- und Bewegungsraum. Agglomerationen werden in der Regel räumliche Qualitäten abgesprochen, zumindest von der Mehrzahl der VertreterInnen von Raumplanung und Architektur. Gleichzeitig wohnt in der Schweiz ein Grossteil der Menschen in Agglomerationen. Durch ihre Wohnstandortentscheide und ihre alltäglichen Mobilitätspraktiken verleihen sie den Räumen ihrerseits vielfältige Qualitäten und konterkarieren so die Perspektive erwähnter Fachkreise. Die schweizerische Agglomeration, für die die S5-Stadt exemplarisch beforscht wurde, erweist sich aus der mobilen Perspektive nicht (mehr) als «Monokultur» im Sinne vom «Hüsli, Auto, Gartenhag»-Klischee. So sind die Erkenntnisse denn auch stark nach Orten oder Gemeinden zu differenzieren. Die Menschen ziehen weniger in die (von aussen als S5-Stadt konstruierte) Region als Ganze, sondern vielmehr nach Uster, nach Bubikon oder nach Hittnau – oder umgekehrt eben auch auf keinen Fall nach Bubikon, nach Uster oder nach Rüti. Sie ziehen auch in ein dichtes Geflecht von (bereits realisierten und zukünftigen) Verbindungen, welches aber mit der rhetorischen S5-Stadt wenig gemein haben muss. Die Schattenseite dieser Einsicht muss vielleicht im selbstkritischen Hinterfragen des S5-Stadt-Konzepts (aus lebensweltlicher Perspektive) gesehen werden. Die Sonnenseite sagt: Die S5-Stadt ist so vielfältig, dass sie die unterschiedlichsten (Mobilitäts-)Bedürfnisse befriedigen kann – und damit aus der Innenperspektive eben kein Einheitsbrei ist. Zu einer Vervielfältigung der Lebens- und Mobilitätsstile in der S5-Stadt hat unter anderem das zeitliche Näherrücken an Zürich geführt.

Die S5-Stadt bietet die Hintergrundfolie für sehr unterschiedliche Selbstbilder und Lebensentwürfe. Sowohl der erklärte Städter als auch die Liebhaberin eines naturnahen Ortes, an dem es *«nach Gras schmeckt und oben die Sterne»* leuchten, finden hier ein passendes Zuhause. Nicht selten sind es hybride Sowohl-als-auch-Lebensentwürfe, zum Beispiel Menschen, die sich dezidiert als *«Landliebhaber»* verstehen, die als beruflich stark Engagierte im Alltag aber auf städtische Strukturen angewiesen sind, etwa auf längere Ladenöffnungszeiten oder gute schweizweite Verkehrsanbindungen. Die gewandelten und sich wandelnden Lebensrealitäten und dynamischen Mobilitätsstrategien verweisen auf die eingangs erwähnten Dichotomisierungen, denen die Erklärungskraft für komplexe Lebensführungen immer stärker abhandenkommt.

In Mobilitätsverhalten und -werkzeugkasten der befragten BewohnerInnen drückt sich eine Urbanisierung der Agglomeration aus, welche das Label *«S5-Stadt»* wiederum plausibel macht, wenn es auch zu eng gefasst erscheint, auch den InterviewpartnerInnen selbst. So gibt es eigene Vorschläge wie *«S5-Land»* oder *«S5-Region»*. Während einige Befragte sehr viel mit *«S5-Stadt»* anfangen können, fühlen sich andere ganz und gar nicht angesprochen: *«Das tönt für mich nach fusioniert und nicht mehr selbstbestimmt, schrecklich»*, urteilt Frau Rohner aus Bubikon. Lieber bleibt man unbestimmt – *«mir passt der Stadtbegriff nicht, aber ich habe keinen anderen, Agglomeration ist auch blöd»*, hören wir von Frau Kramer aus Uster – oder sieht sich einfach als *«Bubiker»*, und nicht einem grösseren Gebilde zugehörig. Die S5-Stadt muss also nicht mit den Identifikations- und Orientierungsfeldern der Menschen einhergehen. In diesem Sinne macht die Rede von einer S5-Stadt zwar methodologisch Sinn, sie steht aber kontrafaktisch zum Zugang der Menschen, die ihre Netze stets über sie hinaus spinnen.

Konsequent weitergedacht heisst dies, dass Raum nicht in dieser Weise vorausgesetzt werden kann. Vielmehr gilt es, Raum als etwas von den Menschen Hergestelltes zu betrachten – und in diesem Sinne auch als etwas Dynamisches, sich ständig Veränderndes. Die Mobilität der Menschen, Dinge, Güter und Ideen ist ein wichtiger Indikator dafür, wohin auch die Reise der Planung gehen sollte. Wenn die Planung den tatsächlichen (mobilen) Lebensrealitäten der Menschen folgt und sich diese zunutze macht, können ihre AkteurInnen sinnvoll und auf Augenhöhe handeln.

## Literatur

- Battaglia, MA (Statistisches Amt des Kantons Zürich) 2005, *Tangential- und Radialpendler im Verkehrsraum Zürich*, [http://www.statistik.zh.ch/themenportal/themen/down.php?id=464&fn=2005\\_20.pdf](http://www.statistik.zh.ch/themenportal/themen/down.php?id=464&fn=2005_20.pdf), Zugriff: 25.11.2009.
- Bonss, W & Kesselring, S 1999, «Mobilität und Moderne. Zur gesellschaftstheoretischen Verortung des Mobilitätsbegriffs» in CJ Tully (ed.), *Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft*, Campus Verlag, Frankfurt a. M. & New York: 39–66.
- Fishman, R 1991, «Die befreite Megalopolis: Amerikas neue Städte», in *ARCH+*, vol. 109/110: 73–83.
- Hesse, M 2004, «Mitten am Rand. Vorstadt, Suburbia, Zwischenstadt» in *Kommune* 5/2004: 70–74, <http://www.geog.fu-berlin.de/%7Eteas/ress/zws.pdf>, Zugriff: 20. Januar 2010.
- Keupp, H 1988, *Riskante Chancen. Das Subjekt zwischen Psychokultur und Selbstorganisation*. Sozialpsychologische Studien, Asanger, Heidelberg.
- Läpple, D 2005, «Phönix aus der Asche. Die Neuerfindung der Stadt», in Berking, Helmut & Löw, Martina (ed.), *Die Wirklichkeit der Städte*. Soziale Welt, Sonderband 16, Nomos-Verlag, Baden-Baden: 397–413.
- Larsen, J, Urry, J & Axhausen, KW 2006, *Coordinating Mobile Life*. Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 341, IVT, ETH Zürich, Zürich.
- Lyons, G & Urry, J 2005, «Travel time use in the information age», in *Transportation Research*, vol. 39(A): 257–276.
- Makimoto, T, Manners, D 1997, *Digital Nomads*, Wiley, New York.
- Mayring, P 2002, *Einführung in die Qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zu qualitativem Denken*, Beltz, Weinheim & Basel.
- Rolshoven J 2009, «Mobile Culture Studies – Kulturwissenschaftliche Mobilitätsforschung als Beitrag zu einer bewegungsorientierten Ethnographie der Gegenwart», in Windmüller S, Binder B & Hengartner T (ed.), *Kultur-Forschung*. LIT Verlag, Berlin: 91–101.
- Rolshoven J & Winkler J 2008, «Multilokalität und Mobilität», in Sturm G & Weiske C (eds.), *Multilokales Wohnen*. Informationen zur Raumentwicklung, BBSR, Bonn: 99–106.
- Schneider, NF, Limmer, R & Hartmann, K 2002, *Berufsmobilität und Lebensform. Sind berufliche Mobilitätsanfordernisse in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar?* Kohlhammer, Stuttgart.
- Siebel, W 2003, «Strukturwandel der europäischen Stadt», in Hubeli, E, Saiko, H & Vöckler, K (ed.), *100% Stadt. Der Abschied vom Nicht-Städtischen*, Haus der Architektur Graz, Graz: 13–29.
- Tully, CJ & Baier, D 2006, *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden. <http://www.sbb.ch>  
<http://www.spiegel.de/auto/fahrberichte/0,1518,136750,00.html>

### Leseempfehlungen

- Berking, H, Löw, M 2008, *Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung*, Campus Verlag, Frankfurt a. M. & New York.
- Borgmann, K, Bruhn, M, Kuhrau, S, Schalenberg M 2006, *Das Ende der Urbanisierung? Wandelnde Perspektiven auf die Stadt, ihre Geschichte und Erforschung*, Clionline Historisches Forum 8, [http://edoc.hu-berlin.de/e\\_histfor/8/PDF/HistFor\\_8-2006.pdf](http://edoc.hu-berlin.de/e_histfor/8/PDF/HistFor_8-2006.pdf), Zugriff: 22.1.2010.
- Friedli, B & Egger, A 2003, *Ich pendle, also bin ich: Kolumnen aus 20Minuten und Bilder aus dem Nahverkehr*, Zürich.
- Kaufmann, V 2002, *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology*, Ashgate, Aldershot.
- Kokot, W, Hengartner, T, Wildner, K 2000, *Kulturwissenschaftliche Stadtforschung. Eine Bestandsaufnahme*, Dietrich Reimer Verlag, Berlin.
- Menzl, M 2007, *Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg*, Campus Verlag, Frankfurt a. M. & New York.
- Rolshoven J & Winkler J 2008, «Auf den Spuren der schönen Pendlerin», in *Kuckuck. Notizen zur Alltagskultur 1*, Zeiträume – Raumzeiten, Graz: 9–13.

# Selbstbild und Wohnideale der S5-Stadt: Praxis und Repräsentation aktueller Wohnformen in der Agglomeration

SABINE FRIEDRICH, GABRIELA MURI, MARIO SANTIN

*Forschende Institution*

Büro KEEAS Raumkonzepte Zürich

*Autorinnen*

SABINE FRIEDRICH (Dr. sc.), Stadt- und Raumplanerin, Partnerin Büro KEEAS Raumkonzepte

GABRIELA MURI (Dr.), Architektin und Kulturwissenschaftlerin, Institut für Populäre Kulturen, Universität Zürich, Dozentur Soziologie, Departement Architektur ETH Zürich

*Darstellungen, Bilder*

MARIO SANTIN, Architekt, Partner Büro arttools

Abstract

Das vorliegende Projekt analysiert gegenwärtige Wohnwelten in der S5-Stadt am Beispiel unterschiedlicher Wohn- und Gebäudetypologien und der sie beeinflussenden gesellschaftlichen Dimensionen. Anhand von drei «typischen» Agglomerationsgemeinden – Wetzikon, Volketswil und Freienbach – werden mittels Fallstudien wesentliche Phänomene der baulichen Entwicklung nachgezeichnet. Dabei zeigt sich, dass für die Agglomeration typische Wohntypologien und damit zusammenhängende Folgen für die soziale Vernetzung auch anders gedacht werden könnten. So sind die Agglomerationsgemeinden auf die zunehmenden sozialen Probleme weniger gut vorbereitet. Die Bewohner sind in mehrfacher Hinsicht auf «Diaspora-Identitäten» zurückgeworfen: Das dringend notwendige Weiterdenken über bauliche und soziale Strukturen lässt sich am ehesten mit dem Prozess der Bricolage vergleichen, einem prozessorientierten Vorgehen, im Rahmen dessen unzusammenhängende Teile zu einer neu strukturierten, sozial-räumlich vernetzten Gesamtheit zusammengefügt werden. Dies gelingt mit einer Politik, die Stadtentwicklung und Sozialplanung zusammen denkt und dafür geeignete Entwicklungsprozesse etabliert.

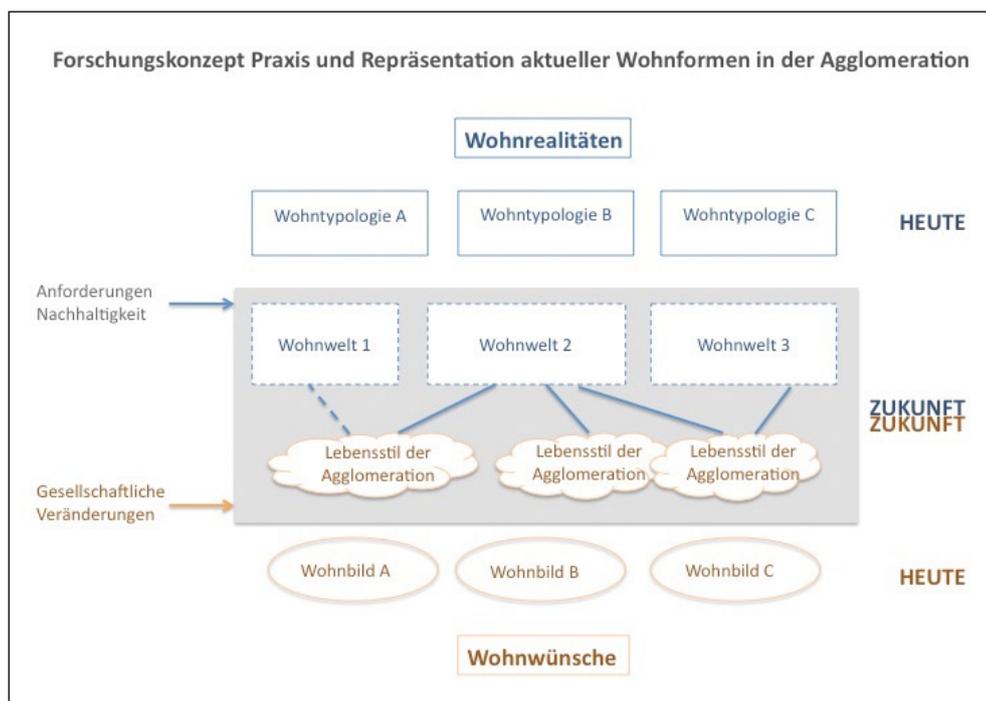
## Wohnwelten und Wohnentscheide im Einklang mit den Wohnbeständen

Die Agglomeration wächst vor allem an ihren Rändern und in gut erschlossenen Gemeinden: Das statistische Amt des Kantons Zürich kommt 2005 zum Schluss, dass zwischen 2004 und 2005 das Bevölkerungswachstum mit der Linienführung der Zürcher S-Bahn korreliert. So profitieren die grossen Städte Zürich und Winter-

thur, die Gemeinden entlang der S5 sowie an beiden Ufern des oberen Zürichsees von der guten Erschliessung. Dies hat in den letzten 40–60 Jahren zu grossflächigen Erweiterungen von Wohngebieten und Wohnungsangeboten in der S5-Stadt beigetragen. Dabei bleibt offen, inwieweit die vorhandenen Strukturen mit den Wohnwünschen der Bewohner in Einklang stehen. Das vorliegende Projekt analysiert daher unterschiedliche Wohn- und Gebäudetypologien und damit verbundene individuelle Wohnentscheide. Anhand von drei «typischen» Agglomerationsgemeinden – Wetzikon, Volketswil im Kanton Zürich und Freienbach im Kanton Schwyz – werden auf der Basis exemplarischer Fallstudien wesentliche Phänomene der baulichen und sozialräumlichen Entwicklung nachgezeichnet und zukünftige Herausforderungen für deren Weiterführung thematisiert.

## Wo stehen wir heute und wo wollen wir hin – Fragen zum Wohnen in der S5-Stadt

- Welche Wohntypologien bestimmen heute das Wohnen in der S5-Stadt? Wie sieht deren Zukunft aus (Umfeld im Quartier, zeitgemässe Wohnformen und Nachfrage)?
- Welche Motive, lebensweltlichen und gesellschaftlichen Dimensionen bestimmen das Wohnbild der Region – Wer wohnt in der S5-Stadt und weshalb? Wie kontrastieren Wunschbilder mit dem Wohnbestand?
- Welches sind die zukünftigen Nachfrager, und welche Bedürfnisse haben sie?
- Wie können Gemeinden und Entwickler durch kritische Reflexion der heutigen Situation auf die veränderten Wünsche der Nachfrager eingehen und zukunftsorientierte Wohntypologien in der Agglomeration fördern? Welche Rolle spielen dabei Eigentümer, Planer und Investoren?



1 Methodik und Vorgehen des interdisziplinären Forschungsansatzes (eigene Darstellung).

Um den dargelegten Fragen nachzugehen, werden im vorliegenden Projekt Ansätze der kultur- und sozialwissenschaftlich orientierten Stadtforschung synergetisch angewendet. Dabei werden quantitative Daten und die darauf basierenden meist ökonomisch motivierten Entscheidungskriterien der Investoren den Entwicklungsüberlegungen der Planungsverantwortlichen und den subjektiven Einschätzungen der BewohnerInnen gegenübergestellt. Die von verschiedenen Entscheidungsträgern bestimmten Wohntypologien werden der Wahrnehmung und dem Alltag der BewohnerInnen gegenübergestellt (vgl. Lefèbvre 2000 [1974], Rolshoven 2003). Im Gegensatz zu den Projekten «S5 – Kontur einer alltäglich gelebten Agglomeration» sowie «Quartierstruktur und Nachbarschaft» lässt dieses Projekt den Erklärungsmustern und Interpretationen der BewohnerInnen breiten Raum, um die komplexen Zusammenhänge zwischen konzipiertem, wahrgenommenem und gelebtem Raum sowie milieuspezifischen Wohnentscheidungen nachzuzeichnen. Hier soll das Projekt durch die Gegenüberstellung des quantitativ erschlossenen «Investitionsraums» Agglomeration mit dem explorativ erkundeten im Alltag wahrgenommenen Sozialraum zum Nachdenken über Entwicklungspotenziale bestehender und neuer Wohntypologien anregen.

## **Wohnen und Wohnbilder – Realitäten und gelebte Welten**

### **Das Konzept der sozialen Milieus und der Lebensstile**

Um die Wohnbilder unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen zu beleuchten, wird auf das Konzept der sozialen Milieus und Lebensstile zurückgegriffen. Dies ermöglicht integrative Sichtweisen, die nicht auf dem Alter und dem Haushaltstypus aufbauen, sondern Wertvorstellungen und Einstellungen der Bewohner miteinbeziehen. So äussert sich Lebensstilorientierung bezüglich Wohnen nicht nur in der Art des persönlichen Wohnkonzepts und der Einrichtung, sondern auch in der Einstellung zur räumlichen Mobilität, der Bewertung von Wohneigentum und Wohnumfeldqualität, typischen städtischen oder ländlichen Lebensweisen etc. Der Ansatz der sozialen Milieus (sinus sociovision) gliedert die Bevölkerung in verschiedene Milieus entsprechend ihrer Werthaltung und ihrer Einstellung zu Arbeit, Familie, Freizeit, Geld oder Konsum ([www.sociovision.de](http://www.sociovision.de)). Bezogen auf die Nachfragergruppen in den Agglomerationsgemeinden zeigt sich, dass die traditionellen Unter- und Mittelschicht-Milieus häufig überrepräsentiert sind.

Hieraus ergeben sich Möglichkeiten für Gemeinden, auch im Bereich der Wohnformen und Freizeit, ihre Potenziale stärker an den für sie interessanten Nachfragergruppen zu orientieren und ihre Wohnbestände strategisch zu entwickeln, um die soziale Durchmischung in problematischen Gebieten zu verbessern.

### **Die Bedeutung der Wohnqualitäten – fehlende Auswahl und Zweckoptimismus**

Verschiedene aktuelle Untersuchungen in der Schweiz zu den zentralen Aspekten für eine hohe Wohnqualität geben Hinweise auf die aktuellen Wohnwelten und Wohnwünsche:

Eine gute Lage von Wohnung oder Haus sowie ein schön eingerichtetes «Zuhause» und ein grosser Balkon gehören zu den zentralen Anliegen der Bevölkerung (gfs.bern 2006 sowie Landert, Farago & Partner 2007). Mehrere Untersuchungen belegen, dass die meisten mit der eigenen Wohnsituation zufrieden sind bzw. ihre

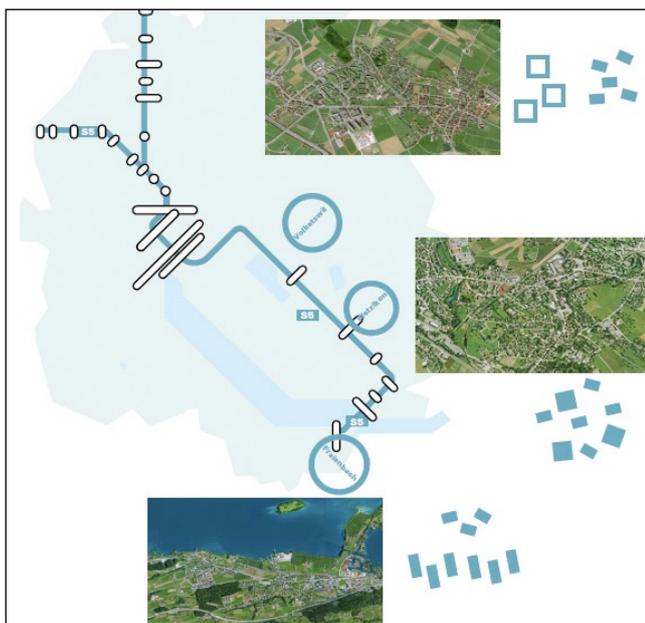
Wohnung als «Gebrauchswohnung» (53%) bzw. als «preiswerte Wohnung» (23%), jedoch nicht als «Genusswohnung» (14%) bezeichnen (vgl. ebd: S.19–25). Entsprechend gibt rund die Hälfte der Mieterhaushalte an, dass sie auf dem Wohnungsmarkt nicht das Gewünschte gefunden haben. Eine hohe Beanstandungsquote weisen Haushalte ausländischer Herkunft auf, deren Wohnbedingungen als vergleichsweise schlechter einzustufen sind (vgl. BWO 2008: S.11–12), wobei gerade diese Gruppe bei der Wahl ihrer Wohnung eher geringe Ansprüche stellt.

Sowohl quantitative Untersuchungen zur Wohnzufriedenheit (vgl. gfs.bern 2006) als auch qualitative Befragungen lassen vermuten, dass die Wohnzufriedenheit bei tiefem Einkommen zwar relativ hoch ist (70%), dass jedoch die Zufriedenheit mit weniger positiver Emotionalität erfüllt ist: «Es drängt sich der Verdacht auf, dass schlecht Verdienende gegenüber ihrer eigenen Wohnsituation im Vergleich einen stärkeren Zweckoptimismus an den Tag legen.» (vgl. ebd: S.17) Auffallend ist dabei die geringe Bedeutung der Wohntypologie und des Wohnumfeldes. Bei den Umfeldvariablen treten die Faktoren Verkehr, Ruhe und gute Nachbarschaft hervor. Demgegenüber sind bei Mieterinnen Freizeitangebot, Kindergärten und Schulen, Kinderspielflächen, Landluft und kulturelles Angebot verzichtbar (ebd: S.32). Als weiteres wichtiges Argument für die Wahl des Wohnstandortes werden die steuerlichen Vorteile genannt. Die jährlich durchgeführte Studie der Credit Suisse «Wo lebt sich's am günstigsten?» (Credit Suisse 2008) weist nach, dass steuerliche Vorteile alleine noch keine finanzielle Wohnattraktivität garantieren müssen und erst bei sehr hohen Einkommen voll zum Tragen kommen. So rangieren Wetzikon, Volketswil und Freienbach trotz sehr unterschiedlicher Steuern in der gleichen Kategorie (im Mittelfeld) bezüglich des real verfügbaren Einkommens.

## Drei «typische Agglomerationsgemeinden» in der S5-Stadt

### Gleich ist nicht gleich!

Der Kernbereich der S5-Stadt umfasst insgesamt 21 Gemeinden mit einer Wohnbevölkerung von 345 676 Einwohnern (VZ 2000, BFS) in drei Kantonen. Gemäss der



2 Lage der drei Gemeinden entlang der S5 (eigene Darstellung).

Raumgliederung Schweiz sind Freienbach und Volketswil Teil der Agglomeration Zürich und Wetzikon ist Agglomerationskerngemeinde der Agglomeration Wetzikon-Pfäffikon. Dies deutet auf unterschiedliche Verflechtungen von Arbeitsplätzen und Bewohnern, aber auch auf die wichtige regionale Stellung Wetzikons für die Region Zürcher Oberland hin.

Obwohl alle drei Gemeinden die Stadtgrösse von 10 000 Einwohnern bereits weit hinter sich gelassen haben, gleichen sie sich in ihrer äusseren Erscheinung, Lage und Image kaum. In ihrer Stellung in der S5-Stadt rangieren sie gemäss ihrer Einwohnerzahl hinter den Städten Uster, Rapperswil-Jona und Dübendorf. Dennoch bezeichnet sich bis heute nur Wetzikon als Stadt.

Die nachfolgende Kurzcharakteristik der Daten verdeutlicht vor allem die Gemeinsamkeiten und gibt kaum markante Hinweise auf die unterschiedlichen städtebaulichen Strukturen und Images der drei Gemeinden:

	Wetzikon (ZH)	Volketswil (ZH)	Freienbach (SZ)
<b>S5-Bahn</b>	Direkter Halt	Bus zum Halt Schwerzenbach	Direkter Halt in Pfäffikon
<b>Einwohner</b> (zivilr. Pers) 2008	21 276	16 305	15 523 (2009)
<b>Einwohnerwachstum</b> 1997–2007 in % Jährlich in %	+ 18.8 + 1.88	+ 19.4 + 1.94	+ 23.8 + 2.38
<b>Beschäftigte</b> 2005 (Anz.)	10 540	8 968	10 076
<b>Ausländeranteil</b> 2008 in %	22.3	21.8	22.0 (2007)
<b>Bildungsstand</b> in % (2000) Ohne nachobligatorische Ausbildung Sekundarstufe II Tertiärstufe (Kt. Zürich 25.6%)	24.7 51.4 24.7	18.1 55.9 18.1	20.8 52.2 22.5
<b>Wegpendler</b> in andere Gemeinden in % der erwerbstätigen EW	53.9	68.7	56.3
<b>Steuerkraft</b> pro Kopf in CHF (ZKB 2006)	1900	2788	
<b>Gemeindesteuerfuss ohne Kirche, natürliche Person</b> (2009)	116	95	70

**Tabelle 1:** Kurzcharakteristik der drei Untersuchungsgemeinden (Quellen: Statistik Kanton Zürich: <http://www.statistik.zh.ch/gpzh/zh/index.php?p=gp>, Gemeindestatistik BFS: [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/regionalportraits/gemeindesuche.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/regionalportraits/gemeindesuche.html)).

Alle drei Gemeinden zeichnen sich durch ein überdurchschnittliches Einwohnerwachstum zwischen 1997 und 2007 auf. Bezogen auf den Ausländeranteil, die Beschäftigten und den Bildungsstand unterscheiden sie sich kaum. Deutliche Unterschiede manifestieren sich im jährlichen Einwohnerwachstum, der Steuerkraft und dem Gemeindesteuerfuss.

### «Die typische Agglomerationsgemeinde» gibt es nicht

Aufgrund des Erscheinungsbildes und der Wohntypologien lässt sich ein differenzierteres Bild herauskristallisieren:

Wetzikon

*Das Image ist dörflich und urban zugleich*

Wetzikon versteht sich als Regionalzentrum im Zürcher Oberland und als dynamische Stadt, die sich durch Gegensätze zwischen Stadt und Land auszeichnet. Sie



3 Heutige Wohnbilder in Wetzikon (eigene Darstellung).

will offen und lebendig sein und dennoch die «dörflichen» Qualitäten erhalten: «Das Dörfliche ist längst Geschichte und durchzieht das tägliche Leben dennoch in filigranen Zügen», heisst es denn auch in der Imagebroschüre von Wetzikon. Mit diesem Image möchte Wetzikon zukünftig für Familien und Jugendliche sowie für die Gruppe 50+ attraktiv sein.

#### *Heterogen verwobene städtebauliche Strukturen*

In der aktuellen Stadtentwicklungspolitik bekennt sich Wetzikon zum «Stadtbild»: Urbaner, dichter, städtischer soll es in zentralen Bereichen werden. Ein deutlich erkennbares «Stadtbild» fehlt jedoch. Wetzikon besteht aus den einstigen Zivilgemeinden Robenhausen, Robang, Medikon, Kempton, Ettenhausen sowie Ober- und Unterwetzikon, die im Laufe der Wachstumsjahre miteinander verwachsen sind. Ein Blick auf die Verteilung der Gebäudealter zeigt denn auch, wie sich Wetzikon ausgehend von den Kernen und den Bebauungen entlang der Strasse langsam und gleichförmig in die Fläche entwickelt hat.

#### *Wohntypologien bieten Vielfalt*

Die heutigen Wohnbestände zeichnen ein heterogenes Bild: Ein- und Mehrfamilienhäuser, Wohnblocks, Zeilenstrukturen, vereinzelte dörflichen Strukturen und punktuelle urbane Zentrumsbauten bilden ein patchworkartiges Geflecht. Auffallend ist das direkte Nebeneinander zwischen fein- und grobkörnigen Strukturen über weite Teile des Siedlungsgebiets hinweg. Dominant sind Mehrfamilienhäuser mit vier Geschossen und Flachdach, Punkthäuser und Zeilenbauten. Der Anteil an EFH ist mit 19.3% (Wüest & Partner 2008) im Vergleich zu anderen S5-Stadt-Gemeinden eher tief und konzentriert sich in den Hanglagen und an den Rändern. Die Eigentumsquote ist seit 1980 von 22.8% auf 29.2% im Jahr 2000 (Wüest & Partner 2008) deutlich angestiegen.

#### *Wohnqualitäten zeigen durchschnittliche Qualitäten*

Die Standortvorteile von Wetzikon liegen in der Erschliessung durch die S-Bahn, dem guten Preis-Leistungs-Verhältnis bei Mieten und Wohneigentum im unteren und mittleren Segment, einem guten Versorgungsangebot und dem nahegelegenen

hochwertigen landschaftlichen Umfeld. Dies kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass Wetzikon vom Durchgangsverkehr stark belastet ist.

#### *Sozial durchmischt und aufstrebend*

Der Anteil der tertiär ausgebildeten Personen an der Wohnbevölkerung lag bis 2000 deutlich unter dem kantonalen Schnitt. Dieser hat sich bis 2005 auf 24.7% erhöht und damit dem kantonalen Schnitt von 25.6% angenähert (BFS, Gemeindestatistik). Insgesamt liegt der Anteil an Managern, Akademikern und Kader mit 5.1% deutlich unter dem Kantonswert. Darüber liegen die ungelerten Angestellten und die qualifizierten manuellen Berufe. Gebiete mit einem überdurchschnittlich hohen Akademikeranteil (teilweise bis zu 10%) liegen v. a. in Kempton, an den östlichen Rändern von Unter- und Oberwetzikon sowie südlich des Bahnhofes – in Gebieten mit hohem Einfamilienhausbestand.

#### *Zukunftsbilder sind wichtig*

Wetzikon hat mit Beschluss vom 30. Mai 2007 u. a. folgende für das Wohnen wichtige Entwicklungsziele festgesetzt: In Wetzikon sollen zukünftig hochwertige Angebote für höhere Einkommenssegmente entstehen, Wetzikon will eine konstruktiv vernetzende Rolle im Zürcher Oberland als regionales Zentrum einnehmen, das «Zentrum Oberwetzikon» mit hoher Aufenthaltsqualität sowie ein funktionales urbanes Unterwetzikon entwickeln.

#### *Volketswil*

##### *Image im Neuaufbau*

Volketswil liegt am Rande der Wachstumsregion Glatttal. Dennoch wirbt Volketswil nicht mit seinem bereits seit langem urbanisierten Erscheinungsbild, sondern mit Bildern, die den dörflichen Charakter unterstreichen sowie mit Naturnähe und guten Freizeitangeboten. Volketswil trägt seit 2008 das Label Energiestadt. Eine Energiekommission ist daran, einen Massnahmenplan für eine nachhaltige Energiepolitik zu erarbeiten.

Dieses dörflich geprägte Eigenbild steht in Diskrepanz zum Aussenbild, das Volketswil vermittelt. Auch hier zeigen sich zwei Seiten: Volketswil als Standort für Wohlhabende mit attraktiven Südhängen und im Gegensatz dazu Hochhäuser und Zeilenbauten als Standorte für untere Einkommensgruppen. Viele kennen vor allem das «Volkiland», ein Konglomerat an publikumsintensiven Einrichtungen, das den Blick auf die dahinterliegenden Dorfstrukturen versperrt.

#### *Städtebaulich uneinheitlich, separiert und zerklüftet*

Die Gemeinde besteht aus den fünf Ortsteilen Hegnau, Zimikon, Kindhusen, Gutenswil und Volketswil, die durch die Autobahn durchschnitten und in Teilen mit der Nachbargemeinde Schwerzenbach zusammengewachsen sind. Städtebaulich ist kein Zusammenhang zwischen den verschiedenen Ortsteilen ablesbar.

#### *Wohntypologien im Geiste unterschiedlicher Entwicklungsphasen*

In Volketswil ist der Anteil der Einfamilienhäuser mit 19.4% (Wüest & Partner 2008) gleich hoch wie in Wetzikon und liegt nur leicht über dem kantonalen Schnitt von



4 Heutige Wohnbilder in Volketswil (eigene Darstellung).

17.2%. Hingegen fällt der überdurchschnittlich stark gestiegene Anteil bei der Wohneigentumsquote von 1980 21.3% auf 33.2% im Jahr 2000 (VZ 2000, BfS) auf. Dieser Trend hält auch an, wenn man die aktuellen Bauvorhaben betrachtet. Auch der grosse Anteil der neueren Bestände seit 1981, der bei gut 40% liegt, widerspiegelt diese Entwicklung (Wüest & Partner 2008).

Volketswil spaltet sich typologisch in verschiedene Teilgebiete auf: So gibt es den alten Ortskern mit den angegliederten teuren Segmenten an Einfamilienhäusern und Doppelhäusern, das «Sunnebühl», ein Gebiet aus den 60er- und 70er-Jahren mit für diese Zeit typischen Zeilenbauten, das als «Göhnerswil» bezeichnete Hochhausquartier mit einem eigenen Zentrum sowie die Gebiete hinter der Autobahn, in denen in den letzten Jahren Geschosswohnungsbauten moderneren Stils in mittleren Preissegmenten entstanden sind, sowie die Enklave Kindhausen mit einem hohen Anteil an Einfamilienhäusern.

#### *Wohnqualitäten profilieren sich kaum*

Volketswil zeichnet sich durch eine gute Versorgungsinfrastruktur («Volkiland» usw.) und nicht zuletzt durch seine Nähe zu Zürich aus. Bisher verfügt es über keinen eigenen S-Bahn-Anschluss, jedoch besteht ein regelmässiger Bustransfer nach Schwerzenbach und Effretikon. Die starke Entwicklungsdynamik hat zwischen 1980 und 2000 zu einer Verdoppelung der bewohnten Gebäude geführt (VZ 2000, GfS). Dennoch wird heute das Leerstandsrisiko als eher hoch eingestuft (Wüest & Partner 2008).

#### *Soziale Segregation*

Der Ausländeranteil liegt nur leicht über dem Schweizer Schnitt mit einem hohen Anteil an Albanisch sprechenden Personen. In der Statistik fällt der tiefe Anteil an Tertiärbildung mit 18.1% auf.

Die Umgebungsanalyse (Kanton Zürich, Daten der VZ 2000) bestätigt die erwartete Verteilung der sozioprofessionellen Kategorien. Die sonnigen Hanglagen und Gebiete mit dörflichem Charakter ziehen stärker intermediäre Berufe und Manager/Akademiker/Kader an. Gesamthaft liegt der Anteil dieser Berufe mit 11.8% sowie qualifizierten nicht manuellen Berufen mit 14.6% deutlich über dem kantonalen Schnitt.



5 Heutige Wohnbilder in Freienbach (eigene Darstellung).

### *Fragmente – Zukunftsbilder*

Zukünftige Entwicklungen werden durch die Umsetzungen im Entwicklungsgebiet Gries verkörpert, das eine neue räumliche Mitte bildet (Gemeindehaus, Dorfplatz und grosszügiger Park und unterschiedliche Wohnbauten). Durch dieses Vorhaben sollen sich sowohl die internen Qualitäten verbessern als auch die Verbindung zwischen den verschiedenen Teilen von Volketswil gefördert werden. Ein darüber hinausgehendes längerfristiges Leitbild oder Strategien für die Entwicklung der Gesamtgemeinde bestehen nicht.

### Freienbach

#### *Image verliert sich in der Vielfalt*

Freienbach versteht sich als Gemeinde, die Menschen mit unterschiedlichen Lebenssituationen und Lebensmöglichkeiten integrieren möchte. Neben dem Wohnen und Arbeiten wirbt sie mit attraktiven Naherholungsgebieten, Seeblick und regional bedeutsamen Infrastrukturen wie dem Kulturzentrum Seedamm-Center, Einrichtungen im Bildungsbereich sowie dem Alpamare. Freienbachs Image von aussen steht in engem Zusammenhang mit den geringen Steuersätzen. Weltweit besitzt Freienbach zudem eine herausragende Stellung als Standort für Hedge Fonds und gilt als fünftgrösster Handelsplatz.

#### *Kaum fassbare städtebauliche Strukturen*

Die Gemeinde besteht seit 1848 aus den Ortschaften Pfäffikon, Freienbach, Bäch, Hurden und Wilen. Die verschiedenen Ortschaften hatten unterschiedliche Funktionen: So war Bäch früher das wirtschaftliche, Freienbach das kirchliche Zentrum und Hurden für die Pilgerströme der Brückenkopf zur Welt. Pfäffikon bildet heute das Wirtschafts-, Bildungs- und Einkaufszentrum. Hier liegen zudem das Gemeindezentrum mit Gemeindehaus und Gemeindeverwaltung. Bäch ist mittlerweile ein Wohndorf mit Seeanstoss und in Freienbach liegen hochwertige Sportanlagen und das Seebad.

Die städtebaulichen Strukturen reichen von der «Seestadt» Hurden, welche sich mit Einfamilienhäusern um Kanäle im Obersee gruppiert, Pfäffikon mit dem historischen Schloss und dem Konglomerat Seedammcenter und Wilen, welches

sich in fragmentierten Siedlungsgruppen entlang des Hangs ausgedehnt hat. Die dezentral angeordneten Ortsteile erschweren es, zentrale Infrastrukturen sinnvoll anzuordnen oder auch einen wirtschaftlich effizienten ÖV einzurichten. Die Gemeinde ist städtebaulich schwierig zu fassen oder wie Herr Zurbuchen formuliert: «Die Gemeinde bietet von den Strukturen her eigentlich alles.» Die Struktur impliziert jedoch auch, dass sich die BewohnerInnen zuerst mit ihrem «Dorf» identifizieren und wenig mit der Gesamtgemeinde. Investitionen, die nur Teile der Gemeinde betreffen, sind vor diesem Hintergrund schwierig umsetzbar. Die bauliche Entwicklung von Freienbach wird zudem heute noch stark geprägt durch die Korporationen, die die grössten Landbesitzer sind.

#### *Wohntypologien mit wenig Profil*

Der Anteil an EFH beträgt 20.6% und ist damit vergleichbar mit demjenigen in Volketswil. Der grösste Teil der Wohnungen (56.8%) sind auch hier Mietwohnungen (vgl. Wüest & Partner Standort- und Marktrating Stand 2008-2).

#### *Wohnqualitäten liegen nicht in der Gestaltung*

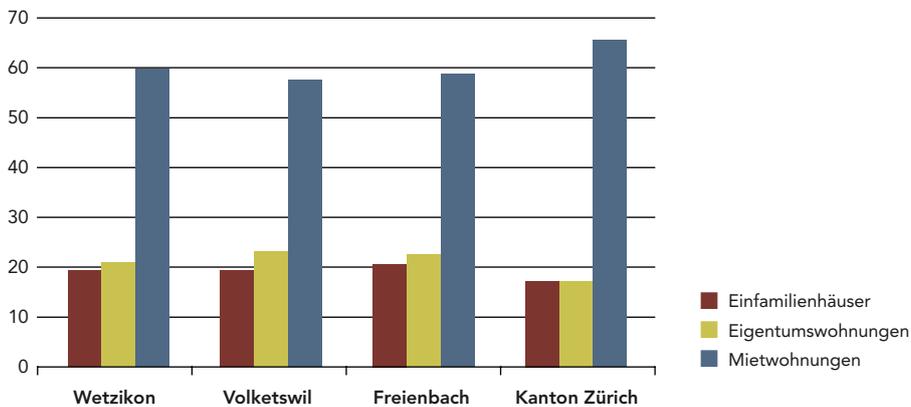
Als massgebliche Standortqualität wird in Freienbach der Steuerfuss genannt. Das Standort- und Marktrating von Wüest & Partner stellt als Stärken aber auch die sehr gute Erreichbarkeit heraus. Insgesamt strebt die Gemeinde an, einen guten Wohnungsmix für unterschiedliche soziale Gruppen zu ermöglichen und auch altersmässig zu durchmischen. Vor allem die internationalen Schulen bieten ideale Voraussetzungen für die Ansiedlung einer globalen zahlungskräftigen Bewohnerschaft.

Der Druck auf den Wohnungsmarkt ist in Freienbach sehr hoch. So betrug die Anzahl leer stehender Wohnungen zwischen 1995 und 2008 nie mehr als 65. Im Schnitt lag die Anzahl sogar bei 24. Bezahlbarer Wohnraum ist daher schwierig zu bekommen und wird auch oft nicht in Inseraten ausgeschrieben.

#### *Sozial durchmischt, Integration aus Sicht der Neuzuzüger einfach*

Der Ausländeranteil in Freienbach liegt im kantonalen Schnitt eher höher, wobei die grösste Ausländergruppe die Deutschen sind. Die ansässigen Firmen im Finanzbereich und die Steuergunst locken aber insgesamt global tätige, gut verdienende Bewohnergruppen an. Die Neuzuziehenden fühlen sich dabei in Freienbach gut integriert, während die Alteingesessenen dies eher bemängeln.

Die Gemeinde Freienbach hat 2009 eine Analyse der Zu- und Wegziehenden in Auftrag gegeben. Als Hauptgrund für Zuziehende wird mit 73.8% die geringe Steuerbelastung genannt. Ebenfalls wichtig ist die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr (50.7%). Ein hoher Anteil der Zuziehenden mit Kindern (63.5%) nennt auch die Verbesserung des Wohnumfeldes gegenüber der vorherigen Gemeinde. Für Wegziehende war ausschlaggebend, dass sie keine den neuen Bedürfnissen angepasste Wohnung gefunden haben (47.8%) sowie die hohe Verkehrsbelastung (31.2%), für Familien (hiervon 37.7%) das ungeeignete Wohnumfeld für Kinder (vgl. Interface, Schlussbericht vom 26. Februar 2009). Gerade für mittelständige Familien erweist es sich nach Aussagen des Gemeindepräsidenten als schwierig, eine passende und bezahlbare Wohnung zu finden.



6 Wohntypologien (Quelle: Wüest & Partner 2008).

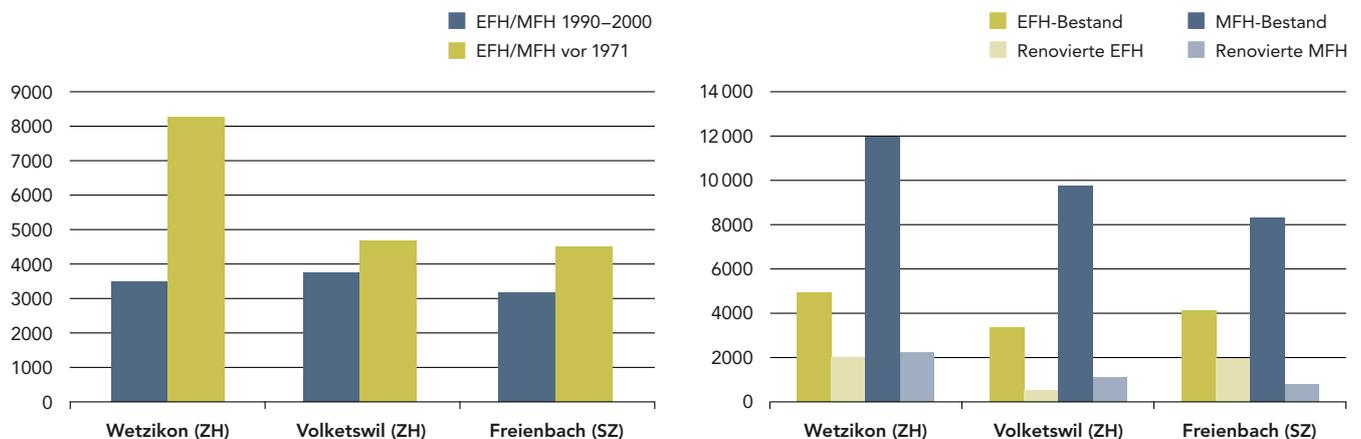
### Höhere Lebensqualität als wichtigstes Zukunftsbild

Der Gemeindepräsident nennt als wichtige Ziele «Die langfristige Erhöhung und Sicherung der Lebensqualität». Damit verbindet er vor allem die Verbesserung des ÖV-Angebots und die Entlastung des Dorfzentrums von Pfäffikon durch die Umfahrung. Er nimmt Abstand vom Bauboom der letzten Jahre und setzt für die Zukunft auf qualitatives Wachstum.

### Wohnbestände im Vergleich

Der Versuch, die drei Gemeinden baulich und sozial zu charakterisieren, zeigt drei städtebaulich, hinsichtlich ihrer Wohnqualitäten und auch in ihrer sozialen Zusammensetzung unterschiedliche Bilder von Agglomerationsgemeinden, die sich alle noch mit ihren dörflichen Wurzeln verbunden fühlen. Ein Blick auf die Zusammensetzung der Wohntypologien zeigt jedoch, wie wenig die Baustruktur sich wirklich unterscheidet. So weist Freienbach einen leicht höheren Anteil an Einfamilienhäusern auf und fällt bezüglich Mietwohnungen etwas ab.

Anders verhält es sich beim Alter der Bestände und beim Renovationsstand. Auffallend sind die deutlich höheren Anteile an älteren Wohnbeständen und der kleinere Anteil an Gebäuden aus den Jahren 1990 bis 2000 in Wetzikon. Freienbach



7, 8 (Links) Bestände Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser 1990–2000 und vor 1971 sowie (rechts) Renovationsstand der Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser insgesamt, Stand 2000 (Quelle: BfS, VZ 2000).

und Volketswil ähneln sich im Alter der Wohnbestände deutlich stärker. Die Unterschiede zwischen Volketswil und Freienbach erstaunen aufgrund der Vergleichbarkeit bei den Baujahren 1947–1970. Der Renovationsrückstau ist in Volketswil am grössten (BFS, Volkszählung 2000).

## Qualitative Untersuchungen zum Wohnen in der S5-Stadt

Im Rahmen der qualitativen Untersuchungen wurden in den drei Gemeinden einerseits die für die Planung verantwortlichen Personen und Entwickler befragt. Andererseits wurden je drei bis vier BewohnerInnen aus unterschiedlichen sozialen Kontexten zu ihrer Beurteilung der Gemeinden, den Wohnbildern und zu ihren persönlichen Wohnbiografien interviewt. Weiter eingeflossen in die Überlegungen sind Beobachtungen und Bilder aus Begehungen. Es galt dabei insbesondere, den Zusammenhängen zwischen gebauten und gelebten Wohnrealitäten auf den Grund zu gehen. Die quantitativen Daten *im ersten Teil* verdeutlichen die meist ökonomisch motivierten Entscheidungskriterien der Investoren. Das explorative Vorgehen mit themenfokussierten Interviews *im zweiten Teil* verfolgt demgegenüber das Ziel, die Argumentationen und Wertvorstellungen der BewohnerInnen in den Vordergrund zu stellen und damit das Nachdenken über die Auswahl(-Möglichkeiten) der Wohntypologie und den Wohnalltag in der Agglomeration anzuregen. Bewusst werden dabei thesenartig die wesentlichen Ergebnisse aus den Interviews dargestellt.



9 Thesen im Überblick (eigene Darstellung).

## Wohnentscheide und Identifikation

These 1: «[...] und einfach nichts gefunden»: Der Entscheid, in die Agglomeration zu ziehen, erfolgt aus pragmatischen Gründen.

Die Preise für Stadtwohnungen und für das als ideal erachtete Einfamilienhaus sind zu hoch. Dabei fallen die fehlende Kenntnis über das Wohnungsangebot und die eigenen Wohnbedürfnisse auf. Oft ist es dann der Arbeitsplatz, ein Vorgesetzter, ein Verwandter oder der Partner, die ausschlaggebend sind. Von Wahlfreiheit kann nicht ausgegangen werden – als mit wenig Identität besetzte Sozialräume, die gut in Verkehrs- und Versorgungsnetze eingebunden sind, bieten sich daher Agglomerationsgemeinden für bestimmte Bewohnergruppen an:

*Wie lange wohnen Sie schon hier? Wie sind Sie zugezogen?*

*Ich [...] bin berufsbedingt nach einem Jahr pendeln 1999 nach Wetzikon gezogen. Dann haben wir [...] arbeitsbedingt im Grüt gewohnt – meine Frau hatte eine Stelle in Gossau – das Grüt lag also genau zwischen den beiden Arbeitsorten. Dann sind wir 2006 wieder nach Wetzikon gezogen, meine Frau hatte den Job aufgegeben und wir brauchten eine grössere Wohnung, weil wir ein Kind erwarteten. (Wetzikon: Verwaltungsangestellter, Familienvater, 39 Jahre, zugezogen, lebt in Blockwohnung)*

*Hatten Sie nie den Wunsch, ein Einfamilienhaus zu haben?*

*In jungen Jahren ist das aussichtslos – der Lohn ist zu tief. [...]*

*Haben Sie das bewusst gewählt?*

*Ja. Also bewusst [...], wenn man geheiratet hat, hat man Wohnungen gesucht und einfach nichts gefunden. Das war das Problem, und dann war Volketswil eher ein Zufall. (Volketswil: Rentner, früher Schreiner in Fensterbaufirma, im Verkauf tätig, verheiratet, zwei erwachsene Kinder, wichtiges Netzwerk in katholischer Kirche)*

These 2: Die Alteingesessenen: «Ein Dorf bleibt ein Dorf» – auch wenn man längst in einer Stadt lebt.

Auch wenn Gemeinden auf Stadtgrösse angewachsen sind und urbane Lebensformen vorherrschen, bleiben sie im Kopf der BewohnerInnen ein Dorf, das zu rasch expandiert. Der Imaginationsraum der Agglomerationsgemeinden besteht aus Dörfern, die nicht zusammenwachsen wollen, einer Siedlungstypologie, die vor 100 Jahren noch Gültigkeit hatte. Städtebauliche Entwicklungen, die danach folgten, vermögen nur beschränkt sozialräumliche Identität zu vermitteln. Dies bestätigt aus Sicht der Siedlungsentwicklung, dass rein ökonomisch orientierte Wachstumsbestrebungen ohne sozialräumliche Prozesse des Zusammenwachsens mangelnde Identifikation und damit Segregationstendenzen fördern:

*Wie würden Sie die Gemeinde Wetzikon allgemein beschreiben?*

*Es ist eine stark gewachsene Stadt in den letzten Jahren. Ich sage heute noch, ich gehe ins «Dorf». Ich sage nicht, ich gehe in die Stadt. Früher war es eher ein Dorf, bzw. waren es verschiedene Dörfer: Unterwetzikon beim*

*Bahnhof, Oberwetzikon, Kempten, Robenhausen. Die Dörfer wollten wenig miteinander zu tun haben. [...] Es gab keine Wetziker Identität – auch wenn ich mit Kollegen von früher rede, die sehen das auch so – (lacht) – in unserem Quartier war das «richtige» Wetzikon. (Wetzikon: Lehrer, Leiter Geschäftsstelle Verein Chliichind und Eltere, in Wetzikon aufgewachsen, lebt im Elternhaus)*

Heimatgefühle entstehen mehr über die historische Erfahrung der Biografie, die sozialen Netzwerke und über das «Dorf im Kopf» als durch das Siedlungsbild und den Sozialraum über das ganze Gemeindegebiet:

*Sie haben vorhin gesagt, Sie verstehen sich als Landbewohner? Wetzikon ist bestimmt eine Stadt, aber meine Bekannten aus derselben Generation bezeichnen alle Wetzikon als Dorf, niemand spricht von der Stadt. Ich selbst profitiere vom Versorgungsstand, den es in Gossau vielleicht nicht gibt. Ich wohne hier und habe den Blick frei Richtung Wiese, wo die Kühe weiden [...]. (Wetzikon: Lehrer, Leiter Geschäftsstelle Verein Chliichind und Eltere, in Wetzikon aufgewachsen, lebt im Elternhaus)*

These 3: Die Neuzuzüger: «Ein Block bleibt ein Block», und was man kennt, ist gut. Falls im Laufe der Jahre soziale Netzwerke entstanden sind, bezieht man sich auf diese, kaum jedoch auf die Gemeinde als identitätsstiftender Ort. Dies ist ein markanter Unterschied zum Selbstverständnis der Stadtbewohner, die sich einerseits als offen für die Vielfalt der Bevölkerung verstehen, andererseits bei Bedarf nachbarschaftliche Netzwerke knüpfen können.

*Haben Sie früher anders gewohnt? Wie sind Sie aufgewachsen? Eigentlich bin ich ähnlich aufgewachsen – in Blockwohnungen. Deshalb hatte ich wohl auch keine Anpassungsprobleme. Ich wollte auch nie ein Einfamilienhaus. Die Fläche muss einfach stimmen. Der Preis war auch massgebend – z.B. im Vergleich zu Zürich. (Wetzikon: Verwaltungsangestellter, Familienvater, 39 Jahre, zugezogen, lebt in Blockwohnung)*

### **Wohnwünsche und Wohnrealitäten**

These 4: Die Ausstattung bestimmt den Wohnentscheid: Glaskeramikherd und Bodenbelag anstatt Bautypologie und Aussenräume entscheiden über die Wohnungswahl.

Grosszügigkeit des Grundrisses, Balkone und Ausblick, Farbgestaltung und Ausbaustandard spielen eine zentrale Rolle. Die Architektur des Gebäudes wird ausgeblendet. Dies bestätigen auch die Aussagen der Investoren. Bei Neuüberbauungen werden mindestens 50% der Wohnungen ab Plan verkauft, bevor mit dem Bau begonnen wird. Der Kunde erhält Informationen zur Wohnungsgrösse, zum Preis, zum Grundriss sowie zur Ausstattung. Visualisierungen geben ein idealtypisches Bild der geplanten Bauten mit modernen, auf Repräsentation hin ausgerichteten Einrichtungsstilen.

In ersten Kundengesprächen stellt sich oft heraus, dass die Nachfrager wenige Vorstellungen über ihre eigenen Wohnbedürfnisse haben. Sie setzen daher an der Ausstattung von Küche und Böden sowie an der Farbgestaltung an. Besser vorbereitete Kunden haben bereits mit einfachen Computerprogrammen einen Vorschlag für die Einrichtung dabei und möchten aufgrund ihrer Möbliervorstellungen einzelne Wände versetzen.

Die geringe Bedeutung des Aussenraumes wird auch bei den Interviews mit den BewohnerInnen deutlich. Zukünftige Bewohner mit ländlich geprägten Wohnbiographien waren zuerst geschockt über die Siedlungsstruktur und die Anonymität der Bauten – z. B. im «Sunnebüel» in Volketswil:

*Und als Sie hierher gezogen sind – wie haben Sie das erlebt, kannten Sie die Region, können Sie das kurz beschreiben?*

*Wir haben es gar nicht gekannt – mein Schwager ist auch gerade hierher gezogen – wir hatten keine Ahnung. Ich komme aus dem Kanton Bern – als ich es zuerst gesehen habe, habe ich gedacht: «Jesses Gott.» Aber sobald ich den Block gesehen habe und die Umgebung – Sie müssen sich vorstellen, das sind Bauten von Ende der 1960er-Jahre und die haben noch ganz toll Platz zwischen den Häusern. [...] (Volketswil: Arztgehilfin, Familienfrau, Rentenalter)*

Überzeugt hat letztendlich die Verfügbarkeit von Wohnraum, das gute Preis-Leistungs-Verhältnis der Wohnungen mit modernen Grundrissen und Ausstattung. Die in den Interviews genannten langen Wohnverhältnisse lassen eine grundlegende Wohnzufriedenheit vermuten, auch wenn das soziale Umfeld mittlerweile heterogener und die Kontakte rarer geworden sind. Die grosse Wohndauer in Volketswil wird auch durch Aussagen von Allreal bestätigt, die über 70% der zukünftigen Käufer ihrer Überbauung im Gries in Volketswil rekrutieren konnten.

These 5: Steigender Eigentumsanteil zementiert die Baustrukturen: Gebaute Wohnrealitäten und damit erzeugte Wohnbilder vermögen gesellschaftlichen Trends nicht zu folgen.

*Wie würden Sie Freienbach beschreiben?*

*Es hat ein grosses Wachstum hinter sich und ist städtebaulich nicht auf einem hohem Niveau. Die heutige Situation ist das Resultat der bestehenden Planungsinstrumente. Wenn man die Entwicklung von Pfäffikon anschaut, so ist es von einem dominanten Architekturbüro und der Korporation als grosser Landeigentümer geprägt. Auch wir haben auf diesem Weg Projekte entwickelt. (Immobilienfachmann – in Bäch aufgewachsen, zwölf Jahre Gemeinderat für die FDP, zuerst Baudepartement, dann Finanzbereich, 60 Jahre alt)*

*Vertreter des Gemeinderates möchten Mittelstandsfamilien anziehen, die dafür sorgen, dass öffentliche Räume mehr belebt sind. Teilen Sie diese Meinung?*

*Das wäre schon wichtig, aber die Preise sind zu hoch und die Wohntypen sind nicht vorhanden. Der Markt ist hier stärker als jeder andere Gestaltungswille. (Ökonom, Standortförderer Höfe, Vater von vier Kindern im Alter von 5 bis 10 Jahren, 43 Jahre alt.)*

Der steigende Eigentumsanteil in der Schweiz wird auch von vielen Entwicklern begrüsst, da mit den Verkäufen höhere Gewinne erzielt werden können. Lagen die Eigentumsbilder früher vor allem im Segment Einfamilien- und Reihenhäuser, vergrössert sich die Nachfrage nach Stockwerkeigentum in der Agglomeration Zürich. Komplexe Eigentumsstrukturen zementieren so über lange Zeiträume die Wohnstrukturen. Obwohl es mittlerweile durchaus praktikable Modelle im Bereich Erbpacht geben würde, werden diese kaum umgesetzt, nicht zuletzt aufgrund einer fehlenden Bodenstrategie bei den Gemeinden.

### **Wohntypologie, Selbstverständnis und Werte**

**These 6: Der freie Blick zwischen den Blöcken bestimmt das Selbstverständnis – «moderate Urbanität» à la Uster als Vorbild.**

Uster gilt als gutes Beispiel für die Entwicklung einer eigenständigen Identität und differenzierter Wohnwelten für urbane «Agglomeriten». Siedlungstypen, die Wohntypologie und Ästhetik der Bauten bleiben jedoch sekundär: Der Wohnblock wird als zeitgemässe moderne Wohnform betrachtet, mit der man sich in einem gewissen Rahmen arrangieren kann. Die Agglomeration bietet Platz zwischen den Häusern und Weite für den Blick:

#### **Haben Sie es je bereut?**

*Eigentlich nicht, die Schulen sind in der Nähe, dann sind mit der Zeit die Einkaufszentren dazu gekommen, man hat alles rundherum. Früher hat man diese Siedlungen stark kritisiert – es hat ja mal einen Film gegeben «Göhnerswil» – und heute muss man sagen, ist das ein Paradies mit so viel Freiraum zwischen den Häusern. Wenn man die neueren Siedlungen anschaut in der Gemeinde, bei denen man sich über die Balkone fast die Hand geben kann. Dann muss ich sagen, dann habe ich hier noch Luft. Ich sehe hier auf Pfaffhausen, auf die Forch rüber. Man sieht bei den Blöcken immer quer hindurch. Gut, an den Ecken sind sie etwas eng, aber es ist nicht direkt Front an Front wie man sonst sieht, das sind ja wirklich Kasernen.*

*(Volketswil: Rentner, früher Schreiner in Fensterbaufirma, im Verkauf tätig, verheiratet, zwei erwachsene Kinder, wichtiges Netzwerk in katholischer Kirche)*

#### **Würden Sie sich dann Blöcke im Stil von «neuen Dörfern» wünschen oder Blöcke wie beim Bahnhof oder wie in Uster?**

*Mir ist es wohl, so wie ich aufgewachsen bin – in einem 8er-Block. Ich habe lieber kleinere Einheiten, Blockwohnen finde ich gut. [...] Unser Block ist nicht schön zum Anschauen, aber das ist mir egal. [...] Mir ist wichtiger, was innen ist, innen muss es zeitgemäss sein. Unbewusst spielt wohl auch meine Wohnbiografie eine Rolle. Ich würde mich als anpassungsfähig bezeichnen.*

*Viele haben gesagt, die Weite, die Sicht ist mir wichtig, Sie ziehen später in eine Attika?*

*Die Weite und die Natur sind sehr zentral, auch wenn ich nicht allzu viel nach draussen gehe. Aber wenn ich aus dem Fenster schaue, sehe ich den Wald und die Wiese, wenn ich «zehele», sehe ich sogar noch den See.*

*(Wetzikon: Verwaltungsangestellter, Familienvater, 39 Jahre, zugezogen, lebt in Blockwohnung)*

Der Planer von Wetzikon möchte die Gemeinde zur Stadt entwickeln mit Verdichtungen und neuen Zentrumsstrukturen. Damit will Wetzikon davon wegkommen, die «günstige Alternative» zu sein für Wohnungssuchende. Qualitatives Wachstum mit klaren städtebaulichen Akzenten sollen Wetzikon zu einer neuen Identität verhelfen.

*Wie würden Sie Wetzikon beschreiben?*

*Wetzikon ist für mich eine Schlafstadt. Es ist kein Ort, der eine einheitliche Geschichte hat oder als ein Ort gewachsen ist. Man merkt, dass es mehrere Dörfer sind, die zusammengewachsen sind, es hat kein Zentrum, kein Herz. Es entwickelt sich zwar viel und es kann sein, dass es eine Identität erhält, jedoch ist es, böse gesagt, kein schöner Ort – er hat für mich wenig ästhetische Qualität. (Wetzikon: Umweltingenieur ETH, ca. 30 Jahre, Basler, durch Partnerin nach Wetzikon gezogen, wohnt in einer neueren Blockwohnung beim Bahnhof)*

## **Soziale Netzwerke, Mobilität und Versorgungsstrukturen**

**These 7: «Gepflegtes Nebeneinander»: Die «Alteingesessenen» wollen die Neuen nicht kennen lernen – für die «Neuen» ist leben und leben lassen das Motto.**

*Gibt es hier im Quartier einen aktiven Austausch?*

*Nein, ich grüsse zwar, aber nur wenn man sich kennt, kommt etwas zurück. Hier kennt man sich nur im Erdgeschoss. Wir haben uns damals allen vorgestellt, das machen sie heute nicht mehr so. [...] Es gibt hier auch ein Schild mit Namen, da weiss man nicht, was dahinter ist. Grillfeste und so gibt es nicht, das kann sich aber noch ändern, wir hatten auch viel Wechsel in den letzten Jahren. Die Zahl der Kinder ist sehr zurückgegangen.*

*Ihre jugendlichen Kinder – nehmen sie am Quartierleben teil?*

*Es hat ein Jugendhaus – unsere sind halt Ministranten in der Kirche. Ich denke, viele haben eine dicht organisierte Freizeit. [...] Eine Sekundarschule A, die sind im Sportverein integriert, von zu Hause her [...], aber Sekundarschule B und C, die kommen viel aus Ausländerfamilien, das sind die, die ich oft beim Zentrum sehe, auch junge Mädchen. (Volketswil: Familienfrau, gelernte KV-Angestellte, verheiratet, Ehemann selbständig, zwei Kinder im Teenager-Alter)*

**These 8: «Es hat alles [...]»: die Agglomeration als ideale «Versorgungs-Landschaft».**

Die Mobilität mit dem privaten PKW wird auch in der Statistik deutlich und ist vor allem für die Quervernetzung innerhalb der Agglomeration, für Freizeit und Einkäufe das zentrale Transportmittel. Die S-Bahn ist für Jugendliche Dreh- und Angelpunkt und Transportmittel für die Fahrten zur Arbeitsstelle in der Kernstadt.

**Wie würden Sie Freienbach beschreiben?**

*Es hat alles – den See, die Berge, Sportanlagen, Einkaufszentren, S-Bahn-Anschluss, nette Leute, gute Schulen, es hat alles. (Freienbach: Ökonom, Standortförderer Höfe, Vater von vier Kindern im Alter von 5 bis 10 Jahren, 43 Jahre alt)*

**Wenn Sie nun das Verhältnis Arbeiten, Wohnen, Kultur hier anschauen – was denken Sie, ist wichtig, gut hier?**

*Der grosse Pluspunkt ist die Lage – das ist einer der Hauptgründe, weshalb ich noch hier bin. Ich habe den See in der Nähe, bin schnell im Bündnerland, ich bin super schnell in der Stadt, ich habe Rapperswil, den Zürichsee.*

*Die Lage ist wirklich sehr sehr gut. [...] Der Rest [...] Arbeitsplätze sind auch vorhanden durch das, dass es stadtnah ist. (Wetzikon: KV – Teilzeit in Garage des Vaters tätig, Familienfrau, 40 Jahre alt, lebt im Block des Vaters im Zentrum von Wetzikon)*

**These 9: Die S5-Stadt gibt es nicht: Die Agglomeration kann als gemeinsam gelebter pragmatischer Kompromiss bezeichnet werden zwischen idealer geographischer Lage in einer idyllisch wahrgenommenen Landschaft, mit guten Versorgungsmöglichkeiten, hoher Mobilität und einer Wohntypologie, die Weite und soziale Unverbindlichkeit vereint.**

Es erstaunt daher nicht, dass junge Familien und Paare mit mobilen, weitläufig organisierten Netzwerken in der Agglomeration einen guten Ausgangsort für Arbeiten und Freizeit finden.

**Können Sie noch ihre Netzwerke beschreiben – ihren Alltag?**

*Die Verwandten sind überall in der Schweiz verteilt [...]. Von Haus zu Haus habe ich eine Stunde Arbeitsweg. Mein Freundeskreis aus Basel ist grösstenteils in Zürich, aber auch im Ausland. Mein sportliches Umfeld ist stark auf Zürich bezogen – dann gehe ich mit der S-Bahn und dem Fahrrad. [...]*

*Die S-Bahn spielt heute eine zentrale Rolle, auch wenn ich froh bin, dass ich aufgrund der überfüllten Züge am Morgen nicht in die Stadt pendeln muss.*

*(Wetzikon: Umweltingenieur ETH, ca. 30 Jahre, Basler, durch Partnerin nach Wetzikon gezogen, wohnt in einer neueren Blockwohnung beim Bahnhof.)*

**Bedeutet der Begriff S5-Stadt etwas?**

*Das habe ich das erste Mal von Ihnen gehört. Es ist für mich eher eine ÖV-Strecke, wie Sie sagen. Für die Planung ist das ok, aber ich glaube nicht, dass sich jemand damit identifiziert. (Wetzikon: Verwaltungsangestellter, Familienvater, 39 Jahre, zugezogen, lebt in Blockwohnung)*

## Image der Agglomeration

These 10: Pragmatismus prägt auch das Image: Der Arbeitsort, Freizeitgewohnheiten und die fehlende Möglichkeit, eine zahlbare Wohnung in Zürich zu finden.

*Man könnte die These aufstellen, die Agglomeration bietet eine ideale Mischung: Verkehr, Anbindung an Zentren, die Natur in der Nähe, aber wenig Identität?*

*Ich empfinde es als Kompromiss, ja. Es ist kein schlechter Kompromiss – aber es ist eine Schlafstadt, es ist wirklich sehr anonym hier. Wir sind zwar beide viel unterwegs und dadurch kümmert es uns wenig. (Wetzikon: Umweltingenieur ETH, ca. 30 Jahre, Basler, durch Partnerin nach Wetzikon gezogen, wohnt in einer neueren Blockwohnung beim Bahnhof)*

Man geht nicht von Idealen aus, sondern sieht die Möglichkeiten eingeschränkt und versucht, das Beste daraus zu machen:

*Wenn Sie jetzt ihre Wohnbiographie beschreiben? Auch was ihre Söhne heute dazu sagen?*

*Ich muss sagen, ich hatte immer das Gefühl – ich habe gut gewohnt [...]. Ich bin als Kind in einem Zweifamilienhaus aufgewachsen, zusammen mit den Grosseltern [...]. Wie hatten es «uh» schön in diesem Bauerndorf. Wir haben damals zum Beispiel noch auf der Strasse gespielt, [...] das ist heute auch nicht mehr möglich. [...] Und nachher auch in Volketswil – obwohl man damals sagte die «Grünen Wittwen» und so – das kennen Sie bestimmt. Das haben wir unisono in unserem Block nie erlebt. Wir hatten so viel Zusammenhalt. Dadurch, dass wir so viel Platz hatten zwischen den Blöcken, haben wir immer unten 1. August usw. gefeiert. (Volketswil: Arztgehilfin, Familienfrau, Rentenalter)*

These 11: Anonymität und Diaspora-Gedanken als Image des sozialen Lebens.

Das Image der Agglomeration steht im Gegensatz zur Stadt, in der Heterogenität und Multikulturalität zum Selbstverständnis gehören und trotz Wahrnehmung sozialer Probleme als Bereicherung gelten. Dies verlangt in Agglomerationsgemeinden nach einer spezifischen Kommunikations- und Netzwerkpolitik, die mit städtebaulich-planerischen Weichenstellungen gekoppelt werden sollte:

*Sie haben gesagt, es hat wenig Beizen für den Alltag?*

*Für die Anzahl Bevölkerung ist es viel zu wenig. [...] Cafés mit Bäckerei oder so hat es keine. Es wird kulturell relativ viel angeboten, was Vereine betrifft.*

*Und die Gebiete über die Autobahn hinaus?*

*Wenn man nicht muss, geht man nicht – mir ist es einfach zu gross. Das Wohnen dort ist katastrophal. Es ist so monoton und mitten im Verkehr, teilweise mitten in der Industrie. Die Wohnhäuser sind einfach nicht schön – es gibt dort eine Wohnkultur, die anonym ist. Sobald der Standard ein wenig runterkommt, kommen viele Ausländerfamilien – dann sind die Wohnungen oft überbelegt mit vielen Kindern.*

**Wie sind Sie selbst sozial vernetzt?**

*Ich bin sehr aktiv in der Kirche vernetzt [...]. Da kommen die Leute aus ganz Volketswil. Früher hatten wir noch mehr Kontakt – es gab wenig Vereine, wir mussten alles selbst organisieren. [...]*

**Haben Sie Kontakte zu alten Volketswilern?**

*Heute mehr, früher gab es fast einen Konflikt mit den vielen Neuzuzügern. Hier in diesen Blöcken haben wir häufig Mieterwechsel, das ist ja normal heute. [...] Kontakt haben wir nicht allzu viel. (Volketswil: Rentner, früher Schreiner in Fensterbaufirma, im Verkauf tätig, verheiratet, zwei erwachsene Kinder, wichtiges Netzwerk in katholischer Kirche)*

**Sie sind ja in der Schulpflege, so bezüglich ausserschulische Betreuung usw., wie sind die Möglichkeiten hier?**

*Dennoch ehrlich gesagt, wenn ich mir jetzt überlegen würde, von aussen her, ich ziehe mit meinen Kindern nach Wetzikon, dann hätte es zu viele Ausländer. [...] Früher war es quartierabhängig, heute in allen Quartieren – es ist eine rechte Durchmischung. Ohne fest zu werten, wenn ich kleine Kinder hätte, würde ich mir heute eine andere Gemeinde suchen. (Wetzikon: KV – Teilzeit in Garage tätig, Familienfrau, 40 Jahre alt, lebt im Zentrum von Wetzikon)*

**These 12: «[...] der Gemeinderat möchte wachsen, wachsen, wachsen [...]»: Die Versuche, Identität und soziale Netzwerke zu stärken, werden als positiv, wenn auch nicht aussichtsreich beschrieben.**

Vom Bild der «Fünf Dörfer» will der Planer in Wetzikon nichts mehr wissen, auch wenn die politischen Strukturen bis heute ein Abbild der historischen räumlichen Situation sind. So bilden in der Gemeindeversammlung immer noch die VertreterInnen aus diesen fünf Dörfern die sich durchsetzende Gruppe. Nicht zuletzt, da die Masse der Zugezogenen politisch nicht aktiv ist.

**Wetzikon als Stadt – wie sehen sie das?**

*[...] Die ganze Regierungsform mit der Gemeindeversammlung ist ein Problem – Wetzikon ist wohl die grösste Stadt, die das noch so hat. Es hat fünf erfolglose Initiativen für ein Parlament gegeben.*

**Hat es damit zu tun, dass Wetzikon sich als Dorf versteht?**

*Ja, das ist gut möglich. Man kann natürlich in der Kirche an der Gemeindeversammlung gut lobbyieren und Entwicklungen durchsetzen. (Wetzikon: Lehrer, Leiter Geschäftsstelle Verein Chliichind und Eltere, in Wetzikon aufgewachsen, lebt im Elternhaus)*

**Viele sagen, in Wetzikon ist die Mischung zwischen Dorf und einem grossen Angebot vorhanden.**

*Ich glaube, Wetzikon als Einheit braucht mindestens noch 20 Jahre, dass der Robenhauser sich als Wetziker fühlt. Diese ältere Generation, die sich mit*

dem Quartier identifiziert muss (nicht im negativen Sinne gemeint) zuerst noch aussterben.

**Können Sie die Versuche, die Identität zu stärken noch etwas beschreiben?**  
Das versucht der Gemeinderat ja schon seit Jahren. Dies hat sich vor allem anhand von Verkehrsfragen gezeigt. [...] An der Gemeindeversammlung haben dann immer diejenigen aus den anderen Quartieren dagegen gestimmt, weil sie zuerst an ihr eigenes Verkehrsproblem dachten. Man hat nie gesagt, wir beginnen mal an einer Stelle und setzen dann in allen Quartieren die Entwicklung fort.

**Das wäre ein Hinweis auf Entwicklungsentscheide, man sollte also nicht allzu stark verdichten?**

Verdichten muss man, weil das Bauland ausgeht. [...] Ich hätte jedoch einen anderen Ansatz gewählt, ich hätte gesagt: «Wetzikon ist die grösste Gemeinde im Kanton.» [...] Denn wenn man sagt, Wetzikon ist jetzt auch eine Stadt wie zwanzig andere, dann würde man nicht etwas anderes aus Wetzikon machen wollen.

**Das passt sehr schön zu ihrer Vision – Wetzikon wäre dann eine spezielle Stadt? Man kann ja sagen, das führt zur Zersiedlung? Wie würden Sie denn dieses Problem angehen? Würden Sie Bautypologien mischen?**

Bautypologien auf engem Raum mischen ist äusserst anspruchsvoll. Aber Wetzikon bietet schon so viele Gebäudetypen. Es kommt darauf an, was man sucht. Ich denke, die Menschen sind sehr verschieden [...]. Wetzikon zeigt ja, dass man alles haben kann: Die Masse, das Einfamilienhausquartier, die Blöcke. Wetzikon darf durchmischt sein, steuermässig wäre es besser, wenn die Einkommen sich nach oben entwickeln würden. Ich persönlich bin eher pragmatisch, was die Wohntypologie betrifft. (Wetzikon: Verwaltungsangestellter, Familienvater, 39 Jahre, zugezogen, lebt in Blockwohnung)

**Würden Sie das Zürcher Oberland als ihre Heimat bezeichnen?**

Ja. (Bestimmt)

**Mehr als Wetzikon?**

[...] wie gesagt, volles Herzblut für Wetzikon habe ich nicht. Es fehlt mir einiges hier, aber es ist auch ganz okay, ich habe ja alles.

**Würden Sie sagen, es ist eine pragmatische Haltung?**

Ja, irgendwodurch schon. Es hat alles, ich habe einen Bus, eine Bahn hier. (Wetzikon: KV – Teilzeit in Garage des Vaters tätig, Familienfrau, 40 Jahre alt, lebt im Block im Zentrum von Wetzikon)

**Welchem Wohntyp würden Sie sich zuordnen?**

Schon ländlich, agglomerationsmässig sicher eher.

### **Was ist für Sie typisch Agglomeration?**

*Man ist auf dem Land und doch relativ schnell in der Stadt. (Volketswil: Familienfrau, gelernte KV-Angestellte, verheiratet, Ehemann selbständig, zwei Kinder im Teenager-Alter)*

**These 13: Nicht mehr ländlich und dennoch nicht urban: Die Agglomeration konnte keine eigenen Bautypologien entwickeln.**

Was macht Wohnen in den drei Gemeinden aus? In Wetzikon wie in Volketswil wird der frei fliessende Aussenraum um die Blöcke vor allem in Bezug auf den Abstand zu den nächsten Bauten und den Blick ins Grüne geschätzt und weniger im Hinblick auf die Nutzbarkeit dieser Räume als Treffpunkte:

*Die Einfamilienhäuser haben sich zu Mehrfamilienhäusern gewandelt, die jedoch mehr wie aufgeblasene Einfamilienhäuser aussehen. Eine städtische Haltung entsteht hierdurch jedoch nicht. (Wetzikon, Stadtplaner)*

Die Charakteristika der ausgewählten Agglomerationsgemeinden lassen sich weniger an den Gebäuden selbst als vielmehr an der Körnung der Siedlung und der strukturierenden Elemente beschreiben. So ist für Wetzikon das dichte Nebeneinander von klein- und grossmassstäblichen Gebäuden prägend, welches sich nahezu über das gesamte Gemeindegebiet erstreckt. Die klare Ausrichtung der Versorgungseinrichtungen entlang der Hauptverkehrsachsen ist typisch für eine ländliche Gemeinde. Es wurden bis heute noch keine Schwerpunkte in der Entwicklung von öffentlichen Räumen gesetzt, die aufgrund der erreichten Grösse den Ort deutlich aufwerten würden. Die Frage nach der zukünftigen Zentrenstruktur, die derzeit in Wetzikon diskutiert wird, ist daher auch zentral, um die Stadt so aufzuwerten, dass sie einerseits ihre Funktion als Regionalzentrum und andererseits als attraktiver Wohn- und Arbeitsort für eine sozial durchmischte Bewohnerschaft übernehmen kann.

*Volketswil besteht heute aus unterschiedlichen Quartieren, die teils durch Eingemeindungen zusammengeführt wurden. (Volketswil, Stadtplaner)*

Volketswil hat bereits sehr früh Gegenpole zu den ländlichen Strukturen geschaffen. Einerseits mit den grossmassstäblichen Wohnsiedlungen und andererseits mit dem «Volkiland». So entstanden neue Zentren, die jedoch nur begrenzt «alltägliche» Aufenthaltsqualität für die Bewohner wie Cafés, Flanieren ermöglichen. Auch Volketswil hat sich dazu entschlossen, die verschiedenen Teile seiner Gemeinde wieder stärker miteinander und durch eine «neue Mitte» zu verbinden:

*Die Vision Gries beinhaltet zwei grosse Überbauungen mit ca. 200 WE, dem neuen Gemeindehaus, einem Park und Sportanlagen und soll die beiden Bereiche von Volketswil enger miteinander verbinden. Das neue Gemeindehaus und ein daran angegliederter Dorfplatz, der den bereits bestehenden Freitags-Markt usw. aufnehmen wird, sollen als Bindeglied fungieren und gleichzeitig das bisher fehlende Zentrum von Gesamtvolketswil bilden. (Volketswil, Stadtplaner)*

In den sich stark urbanisierenden Gemeinden stellen die alten Dorfzentren nur noch ein Element der Identität dar, die mit weiteren Bausteinen zu einer den heutigen Massstäben und soziokulturellen Erfordernissen gerecht werdenden Gesamtkonzeption der öffentlichen Räume mit entsprechenden Angeboten entwickelt werden sollte.

### **Zukunft des Wohnens**

**These 14:** «Wenn man es verkehrstechnisch hinkriegt, dass ein Herz entsteht [...]»: Eine städtebauliche Entwicklung in Richtung belebtes Zentrum und hoher Versorgungsqualität kennzeichnet die städtebaulichen Vorstellungen, die die BewohnerInnen für Wetzikon, Volketswil und Freienbach entwickeln. Wachstum in Richtung eines «urbanen Zentrums» um jeden Preis ist nicht gewünscht.

*Darf ich nachfragen, gibt es in Wetzikon ein Gebiet, das Zentrums-Charakter oder Mitte-Qualität hat?*

*Das kann ich nicht so sagen, die Kirche trennt Ober- und Unterwetzikon, das optisch überhaupt nicht schön ist mit dieser Trompete, auch die Läden dort passen mir qualitativ überhaupt nicht.*

*Heisst das, dass Sie gerne flanieren gehen entlang kleiner Geschäfte beim Shoppen, lieber als in ein Einkaufszentrum?*

*Ich gehe lieber flanieren entlang von Geschäften, das Glattzentrum ist ja erreichbar, das muss nicht um die Ecke sein, dafür fahre ich auch gerne. [...]*

*Ich habe schon die Erwartung, dass man in so einer grossen Stadt einfach so [...] gerne ins Dorf hinunter geht. Ich gehe wirklich nur ins Dorf, um das Nötigste einzukaufen. Ja, das sagt man hier so, ich bin in der Stadt und gehe ins Dorf (dezidiert). (Wetzikon: KV – Teilzeit in Garage tätig, Familienfrau, 40 Jahre alt, lebt im Block im Zentrum von Wetzikon)*

*Nun haben Sie vorhin von der Altstadt gesprochen – das sind einzelne Bauten aus dem Zentrum (Fotos) – was würden Sie sich eher für ein Zentrum vorstellen, eher etwas Dörfliches?*

*Wenn es in Richtung einer Stadt gehen sollte, dann wird es schwierig, den dörflichen Charakter auf die ganze Siedlung auszubreiten. Es darf einzelne Gebäude geben, die eine Geschichte erzählen, den dörflichen Charakter noch haben. Die klaren Kuben stören mich nicht, es sollte jedoch etwas Verbindendes haben, dass ein ähnlicher Stil durchgezogen wird. Nicht dass jeder Architekt sich einfach verwirklicht – ein Gesamtkonzept, das eine optische Einheit ergibt, nicht nur aufgrund von Ausnutzungsziffern. Im Gegensatz zu Wetzikon weist Rapperswil eine historisch gewachsene städtische Struktur auf, mit (ehemaliger) Stadtmauer, engen verwinkelten Gassen und Fussgängerzonen. Diese Art der Siedlungsstruktur entspricht mehr meinen Vorstellungen eines identitätsstiftenden «Stadtzentrums».*

*(Wetzikon: Umweltingenieur ETH, ca. 30 Jahre, Basler, durch Partnerin nach Wetzikon gezogen)*

*Wie beurteilen Sie die Zentrumsentwicklung?*

*Die ist grundsätzlich richtig, aber lediglich ein Hardware-orientierter Ansatz – wie stehen die Kuben, Fassaden –, aber es ist nicht Software-orientiert. In zwanzig Jahren wird man sich wundern, dass man wohl eine städtebauliche Vision hatte, aber ein Zentrum gibt es nicht.*

*Ist überhaupt die Nachfrage für eine Zentrumsnutzung da?*

*Publikumsintensive Nutzung im Erdgeschoss wird zwar vorgeschrieben, aber der Eigentümer wird den Preis so hoch ansetzen, dass kein Bäcker, Drogist einziehen wird. Das könnte nur über einen Renditeverzicht erreicht werden. Die Gemeinde oder ein städtebaulich sensibilisierter Eigentümer würde das machen – es braucht jedoch mehrere dazu, die Gemeinde müsste die Möblierung des öffentlichen Raumes und ein Parkhaus sicherstellen usw. (Ökonom, Standortförderer Höfe, Vater von vier Kindern im Alter von 5 bis 10 Jahren, 43 Jahre alt)*

Die städtebaulichen Probleme werden unterschiedlich und selektiv wahrgenommen (z.B. Wohnungsausstattung und Verkehr als Problem). Bei der idealen Bautypologie und Wohnform dominiert das Einfamilienhaus in moderner Architektur kombiniert mit traditionellen Materialien wie Holz. Was man in der Stadt nicht mehr zu bezahlbaren Preisen findet, wird in der Agglomeration gesucht, um die eigenen Wohnbedürfnisse zu befriedigen.

**These 15: Die Nachfrager machen den «Agglo-Drive».**

*An manchen Orten kann man wirklich alles verkaufen. (Entwickler Volketswil)*

Die Nachfrage in der Agglomeration Zürich und Wetzikon ist heute noch so hoch, dass die angebotenen Qualitäten nicht wirklich ausschlaggebend sind. Dies ist aus marktwirtschaftlicher Sicht verständlich. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass die zukünftigen Bewohner kaum über das notwendige «Wohnwissen» verfügen, um ihre Ansprüche zu formulieren und einzufordern.

Solange diese Sensitivität nicht gegeben ist und Angebote immer noch geringer sind als die Nachfrage, besteht die Gefahr, dass an sensiblen Stellen wie den Ortszentren nicht die entsprechenden Qualitäten entstehen. Gleichzeitig führt der hohe Nachfragedruck dazu, dass auch in den Agglomerationsgemeinden die Akzeptanz für höhere Dichten vorhanden ist.

Die Realisierbarkeit von Wohnüberbauungen ist heute zumeist an hohe Renditeerwartungen gebunden. Die Bodenpreise sind heute auch in den Agglomerationsgemeinden bereits stark ausgereizt. Können diese sowie zusätzliche Anforderungen nicht durch günstigere Bauten subsumiert werden, entscheiden sich Entwickler gegen die Realisierung. Im Hinblick auf Vermarktbarkeit und erzielbare Renditen sind die Lage und das Image von Gemeinden jedoch wichtige Garanten für Erfolg – insbesondere auch für längerfristig stabile Renditen z.B. für Versicherungen und Pensionskassen. Die Entwickler schätzen Gemeinden mit unkomplizierten Planungsverfahren und geringen Auflagen. Die Qualität der längerfristigen Entwicklung in den Gemeinden fließt kaum in die Überlegungen ein. Obschon

sowohl Wetzikon und Freienbach eher mit höherem Leerstandsrisiko von Wüest & Partner eingestuft werden, scheinen längerfristige Perspektiven in der Renditeerwartung nicht in Abhängigkeit zu Image und Entwicklungspotenzialen der Gemeinde gesehen zu werden:

*Wetzikon hat es auf einem schweizerischen Städteranking vor einigen Jahren auf den 4. Platz geschafft. Für Wetzikon symptomatisch, wurden in diesem Ranking vor allem die Infrastruktur wie Schulen, Einkauf oder Verkehrsanbindung in die Bewertung miteinbezogen – in diesen Bereichen ist Wetzikon eine Spitzenstadt. Sobald aber die Stadtstruktur oder die Ausbildung des Stadtzentrums in die Bewertung einfließt, schaut die Rangierung leider anders aus. Aus dieser Optik ist Wetzikon halt immer noch ein grosses Dorf mit vielen biederen grauen Häusern. (Wetzikon: Stadtplaner)*

## Schlussfolgerungen und Handlungsansätze

### Stadtentwicklung und Sozialplanung als Einheit begreifen

Bei den sozioprofessionellen Kategorien sind heute zwei Unterschiede festzustellen: Akademiker und eher links orientierte Bevölkerungsteile sind unterrepräsentiert, traditionelle Milieus überproportional vertreten. Die Gemeinden sind mit Ausnahme von Wetzikon stärker segregiert. Zudem werden Problemstellungen der Kernstädte im Hinblick auf soziale Ausgrenzung und fehlende Angebote für Jugendliche und Betagte in den nächsten Jahren verstärkt zum Tragen kommen. Im Gegensatz zu stark durchmischten, zentrumsnahen Gebieten in Kernstädten sind in Agglomerationsgemeinden soziale und Integrationsangebote weniger dicht vorhanden. Die BewohnerInnen sind daher in mehrfacher Hinsicht stärker auf Ihre «Diaspora-Identitäten» zurückgeworfen. Hier gehen die Aussen- und Innensichten über die typische Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur in der Agglomeration eine unheilvolle Allianz ein:

*Sie haben gesagt, Volketswil ist meine Heimat und es gibt die Alteingesessenen – gibt es einen Begriff für Ihren Freundeskreis, der gewissermassen zur gleichen Zeit hierher gezogen ist?*

*Vielleicht ist Volketswil der Ort, der sich wahnsinnig aus geschlossenen Gruppen zusammensetzt.*

*Ist das, weil es so ungestüm gewachsen ist?*

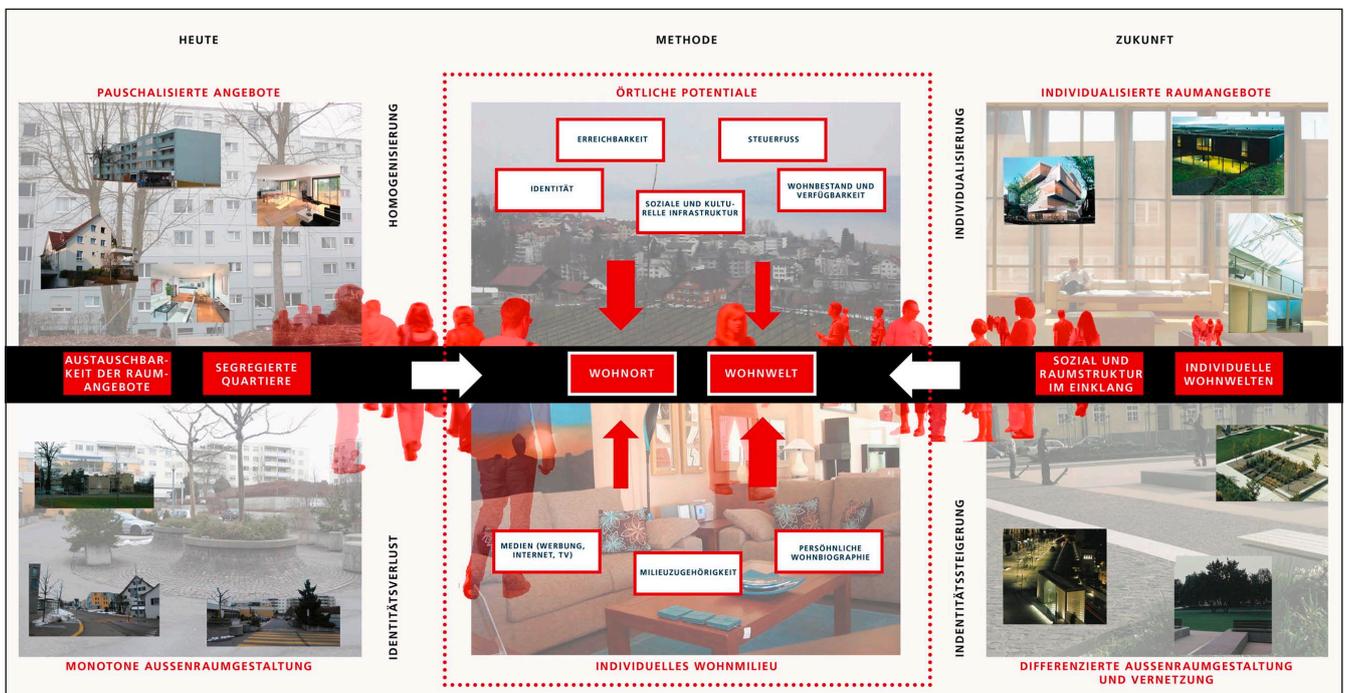
*Ich habe den Eindruck – das ist wirklich «zerfleddert».*

*Dann hat das, ja mit der planerischen Entwicklung zu tun?*

*Auf jeden Fall, ja.*

*(Volketswil: Arztgehilfin, Familienfrau, Rentenalter)*

Volketswil und Freienbach weisen wesentlich prägnantere Unterschiede in den Lagequalitäten auf, die sich deutlich in den unterschiedlichen Bautypologien und Dichten der Bebauung widerspiegeln. Eine sozialräumliche Durchdringung unterschiedlicher sozioprofessioneller Kategorien ist entsprechend schwächer ausgeprägt.



10 Handlungsansätze (eigene Darstellung).

Die bezeichneten Entwicklungen sind typisch für die Agglomeration und hängen zusammen mit:

- den gewachsenen sozial-räumlichen, dörflichen Strukturen, die neue Bewohner eher ausgrenzen;
- dem Selbstverständnis des Land- und Agglomerationsbewohners als Mensch in einer Siedlung mit Abstand zwischen Bauten und Menschen;
- der sozioökonomischen Voraussetzung der Knappheit an günstig erwerblichem Wohnraum in Stadtnähe – auf BewohnerInnen-Seite dem Gefühl, keine Wahl zu haben und in einen identitätsfreien Raum zu ziehen;
- der damit zusammenhängenden Folge, dass Migrantenfamilien im Gegensatz zur Stadt nicht auf ein Klima der multikulturellen Stadtpolitik treffen und die Tendenz entwickeln, herkunftskulturell orientierte soziale Netze zu pflegen;
- der Tatsache, dass viele Neuzuzüger-spezifische Milieus in der Agglomeration leben, die aufgrund ihrer Lebensphase und ihres Selbstverständnisses gar keine Identifikation mit der Gemeinde anstreben;
- dem Mobilitätsverhalten und den Mobilitätsansprüchen v. a. der jungen Generation in der Gegenwart;
- dem aus städtebaulicher Sicht rein funktional orientierten Anspruch an optimale Versorgung sowohl von Investoren- als auch BewohnerInnen-seite;

Diese Zusammenhänge verdeutlichen den engen Bezug zwischen sozialen und räumlichen Voraussetzungen, aus denen heraus sich die bereits beschriebenen spezifischen sozial-räumlichen Strukturen entwickelt haben:

«Während kernstädtische Gebiete, die traditionell als «Ankunfts- oder Migrantenquartiere» dienten, heute in der Regel gut mit Institutionen für die Integrationsförderung ausgestattet sind, mangelt es in verschiedenen Agglomerationsge-

meinden sowie Klein- und Mittelstädten, die erst in jüngerer Zeit eine Zunahme von schlecht integrierten Personen erleben, an Erfahrungen und Instrumenten für die Integration der Zugewanderten.» (BWO Forschungsschwerpunkte, ebd: S. 18)

Hier müsste eine Politik angestrebt werden, die Stadtentwicklung mit Sozialplanung zusammen denkt und dafür geeignete Prozessstrukturen etabliert. Zentrales Thema müssten die gebauten wie imaginären Distanzräume bilden:

Es gilt daher, in einem ersten Schritt die auf unterschiedliche Milieus und Wertvorstellungen bezogenen Ansprüche der BewohnerInnen mit einer auf mehrere Aufgaben hin orientierten Sozialpolitik zu koordinieren und aufzufangen: D.h. die Migrantenfamilien, in den 1960er- und 1970er-Jahren zugezogenen SeniorInnen, die NeuzuzügerInnen und «jungen, mobilen» Berufs- und FreizeitpendlerInnen müssen zunächst einzeln erreicht werden. In einem zweiten Schritt müssen die Alltagserfahrungen und Bedürfnisse der einzelnen Gruppen und Quartiere im Rahmen gemeinsamer Kommunikationsplattformen aufgearbeitet werden. Bei sozialen Problemquartieren müssen beispielsweise «Drehscheiben» etabliert werden, die die heterogenen, konfliktiv angelegten Faktoren auf der Basis bestehender Quartiereinrichtungen koordinieren und Synergien nutzen, nicht zuletzt auch um die Gemeindefinanzen zu schonen. Zwischen Gruppen und Quartieren können öffentliche Veranstaltungen und Gesprächsplattformen im Zuge des S5-Projektes genutzt werden, um auf die sozial-räumliche Problematik aufmerksam zu machen und eine Debatte auszulösen. Zentral ist dabei, die Investorenseite an den Tisch zu kriegen. Ziel sollte eine ausgewogene soziale Durchmischung sein. Beispiele wie Uster zeigen, dass es eine erfolgsversprechende Strategie sein kann, wenn die Gemeinden ihre Entwicklungsziele langfristig begleiten und geeignete Nachfragergruppen durch Wohnwelten mit einem guten Zusammenspiel zwischen Wohntypologie und Aussenraum ansprechen.

### **Bricolage als Strategie**

In der jüngsten Zeit haben sich die meisten Gemeinden noch in einer Phase des uneingeschränkten Wachstums befunden. Neue Wohngebiete haben die Ränder bis weit in die Landschaft ausgedehnt, Dörfer zusammenwachsen lassen unabhängig von politischen Grenzen und grossflächige Lücken aufgefüllt. Mit der Folge, dass mit den neuen Wohngebieten ein buntes Nebeneinander entstanden ist, aber gleichzeitig auch sehr unterschiedliche Wohnbedürfnisse in den Gemeinden zu erschwinglichen Preisen befriedigt werden können. Heute besitzen gerade die grösseren Gemeinden umfangreiche Reserven für die Innenentwicklung. Hier muss abgewogen werden, welcher Grad an Verdichtung in welchen Teilgebieten angestrebt werden soll. Eine unspezifische flächige Verdichtung kann rasch zu Ghettobildung und Leerständen führen.

Als mögliche Strategie für ein kreatives, die Identitäten des Ortes wahrendes Vorgehen wird im Sinne der Bricolage vorgeschlagen, die Bestände kreativ weiterzuentwickeln. Nach Lévi-Strauss (1973) ist die Bricolage ein kreativer Vorgang: «[...] die Regel seines Spiels besteht immer darin, [...] mit dem, was ihm zu Hand ist, auszukommen, d. h. mit einer stets begrenzten Auswahl an Werkzeugen und Materialien, die überdies noch heterogen sind, weil ihre Zusammensetzung in keinem Zusammenhang zu dem augenblicklichen Projekt steht. [...]» (S.31) Bereits Fred

Koetter und Collin Rowe in Collage City haben aufgezeigt, wie über die Bricolage moderne und historische Strukturen einer Stadt miteinander vereint werden können (Koetter/Rowe 1992).

Das Bild der Bricolage versteht Planung als Prozess, im Rahmen dessen unzusammenhängende Teile neu zu einer strukturierten Gesamtheit gefügt werden. Die Planung ist also gefordert, mit einem «begrenzten» Repertoire an Mitteln zu operieren und spielerisch zu neuen Lösungen zu gelangen. Der öffentliche Raum muss dabei als ordnende und kreative Grundstruktur fungieren. Dies impliziert die Verantwortung, keine Kopien der Muster aus den Kernstädten zu übernehmen, sondern jeweils die strukturellen Besonderheiten und ihre Entstehungsgeschichte zu nutzen und gleichzeitig im Hinblick auf die zukünftigen Realitäten (zukünftig erwünschte soziale Strukturen, bauliche Anforderungen etc.) kreativ nach Lösungen zu suchen.

### **Klare Qualitätsvorgaben seitens Politik und Verwaltung langfristig und konsequent verfolgen**

Traditionierte Entwicklungsvorstellungen der Politik können zukunftsfähige Entwicklungen verlangsamen. In den Interviews kam deutlich zum Ausdruck, dass die politischen Strukturen vor allem die Bedürfnisse der «Alteingesessenen» vertreten. Ein Beharren auf historischen baulichen Strukturen und ein Festhalten am Bild des Dorfes sind Schlüsselthemen, die die Diskussion immer wieder bestimmen. Dort, wo eine Öffnung stattfindet, werden Leitbilder entworfen, die über die gemeindlichen Identitäten gestülpt werden, ohne wirklich eine neue Identität zu schaffen. Das Konzept der Bricolage erscheint geeigneter, um auf die heterogene städtebauliche Struktur einzugehen und diese mit der sozial-räumlichen Bedürfnislage zu verknüpfen.

Unterschiedlich stark bestehen in den drei Gemeinden qualitative Vorgaben, die durch entsprechende Entscheidungsgremien für das Wohnen entwickelt werden und deren Einhaltung durch Begleitung der Planungsprozesse auch entsprechend kontrolliert und umgesetzt werden. Heute zeigt sich, dass vor allem kleinere und mittlere Städte dann ihre Qualität sichtbar entwickeln, wenn dies konsequent über mehrere Legislaturperioden glaubwürdig verfolgt und umgesetzt wird. Dies bedarf eines langen Atems und eines professionellen Umgangs mit den «Kunden» (Investoren, BewohnerInnen, ZuzügerInnen usw.) sowie eines abgestimmten Zusammenspiels zwischen Politik und Verwaltung.

Ziel muss es sein, ein klares Profil herauszuarbeiten, mit dem sich die Gemeinde im regionalen Wettbewerb positionieren kann und auch in Zeiten geringerer Wohnungsnachfrage die Gefahr von Wohnungsleerstand minimiert, damit eine sozial ausgewogene Durchmischung erhalten werden kann.

Bereits heute sind alle drei untersuchten Gemeinden daran, ihre Zentren als wichtigen Dreh- und Angelpunkt den neuen Anforderungen einer «Agglo-Stadt» zu entwickeln – mit unterschiedlichen Konzepten. Ergänzend dazu müssen jedoch strategische Konzepte mit konkreten gestalterischen und sozialräumlichen Zielvorstellungen und Massnahmen entwickelt werden, die politisch getragen werden und langfristig konsequent Schritt für Schritt umgesetzt werden.

### **Wohnbilder und soziale Milieus in Einklang bringen**

Es sind Wohnbilder für unterschiedliche soziale Milieus mit ihren spezifischen Wohnwünschen zu entwickeln, um die Gemeinde stärker für die von ihnen angestrebten Nachfragersegmente zu profilieren. Diese Wohnbilder sollten Investoren und Entwicklern vermittelt und in Wettbewerben in die Aufgabenstellung integriert werden. Ziel sollte eine stärkere Übereinstimmung von Wohnbildern und Wohnrealitäten sowie eine stärkere soziale Durchmischung sein. Die Gemeinden sind gefragt, ihre Interessen wieder stärker in den Wohnungsbau einzubringen. Möglichkeiten bieten beispielsweise Erbpachtverträge für sensible und strategisch wichtige Gebiet, um eine aktive Bodenpolitik zu betreiben.

Wohnumfeld und öffentliche Räume nehmen als Lebens- und Gestaltungsraum für die Identifikation mit dem Wohnort eine immer wichtigere Rolle ein. Über diese Räume ist einerseits eine hohe Visibilität der neuen Qualitäten nach aussen möglich und damit auch Veränderungen des Images. Diese neuen Qualitäten drücken sich nicht in der Hochwertigkeit der verwendeten Materialien, sondern in der Qualität der Siedlungsstruktur, im Grad der Befriedigung der Bedürfnisse der verschiedenen Bewohnergruppen, im Zusammenspiel zwischen Wohnbauten, in der hohen Aufenthaltsqualität mit entsprechenden Versorgungseinrichtungen, kulturellen und sozialen Angeboten sowie in der attraktiven Vernetzung der verschiedenen Räume miteinander aus. Bedarf besteht dabei insbesondere in Quartieren wie Sunnebüel in Volketswil, in den Siedlungsteilen im Bereich der Kantonsstrasse in Pfäffikon oder auch im Bereich der Zürcherstrasse/Bahnhofstrasse in Wetzikon. Bei einer immer vielfältiger werdenden Gesellschaft gilt es, eine Mischung an Wohnbildern zu entwickeln, die unterschiedliche Stimmungen vermitteln und integrativen Charakter haben.

## Literatur

- Landert, Farage & Partner 2007, *Qualitative Aspekte zum Wohnen in der Schweiz 2005, Studie im Auftrag des Bundesamtes für Wohnungswesen*, Zürich.
- Credit Suisse Economic Research (Hrsg.) 2008, *Swiss Issues Regionen. Wo lebt sich's am günstigsten? Das verfügbare Einkommen in der Schweiz*. November 2008.
- gfs.bern (Hrsg.), 2006, *Grundsätzliche Zufriedenheit, punktueller Verbesserungsbedarf und dezidierte Vorstellungen rund um die eigene Wohnsituation*. Bern.
- Häussermann, H, Kronauer M & Siebel W (Hrsg.) 2004, *An den Rändern der Städte*, Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Lévi-Strauss, C 1973, *Das wilde Denken*, Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Löw, M 2001, *Raumsoziologie*, Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Manderscheid, K 2004, *Milieu, Urbanität und Raum. Soziale Prägung und Wirkung städtebaulicher Leitbilder und gebauter Räume*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Muri, G & Friedrich, S 2009, *Stadt(t)räume – Alltagsräume? Jugendkulturen zwischen geplanter und gelebter Urbanität*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Muri, G 2006, «Kulturalanalyse mit Integrationsansprüchen: Zur Produktion und Reproduktion sozialer und kultureller Ordnungen in städtischen Alltagsräumen», in *Schweizerisches Archiv für Volkskunde 102*: 121–145.
- Rowe, C & Koetter F 1992, *Collage City*, gta, Basel/Boston/Berlin.
- Sieverts, T 1997, «Thesen zur Bedeutung der Begreifbarkeit der Zwischenstadt», in G de Bruyn & S Trübly (Hrsg.) 2003, *architektur\_theorie.doc. texte seit 1960*, Birkhäuser, Basel, Boston, Berlin: 61–63.
- Stiftung Wohnkultur (Hrsg.) 2007, *Wohn-Spiegel. Reportagen, Reflexionen und Rätsel über das Zuhause*, Luzern.
- Stadt Zürich Präsidialdepartement Statistik Stadt Zürich (Hrsg.) 2008, *Soziale Auf- und Abwertung. Analyse der sozial-räumlichen Prozesse in der Stadt und Agglomeration Zürich*, Zürich.
- Stadt Zürich Präsidialdepartement Statistik Stadt Zürich (Hrsg.) 2007, *Bevölkerungsmagnet Zürich. Umzugsbilanzen von Stadt, Agglomeration und Metropolraum*, Zürich.
- Statistik Stadt Zürich (Hrsg.), 2004, *Statistik.info 2004*, Kanton Zürich, Direktion der Justiz und des Innern, Medienmitteilung des statistischen Amtes vom 26. 8. 2005.
- Wüest & Partner, diverse Standort- und Markttratings mit Kennziffern, [www.homegate.ch](http://www.homegate.ch) Zugriffe: Nov. 2009, Mrz. 2010

### Leseempfehlungen

- Häussermann, H, Kronauer M & Siebel W (Hrsg.) 2004, *An den Rändern der Städte*, Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Manderscheid, K 2004, *Milieu, Urbanität und Raum. Soziale Prägung und Wirkung städtebaulicher Leitbilder und gebauter Räume*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Muri, G & Friedrich, S 2009, *Stadt(t)räume – Alltagsräume? Jugendkulturen zwischen geplanter und gelebter Urbanität*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Schmitt G, Selle K (Hrsg.), 2008, *Bestand? Perspektiven für das Wohnen in der Stadt*, Edition Stadtentwicklung, Verlag Dorothea Rohn, Dortmund, 2008.
- Schneider, M und Eisinger A (Hrsg.), 2003, *Stadtland Schweiz*, Birkhäuser Verlag 2003.
- Sieverts, T, 1997, *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Vieweg, Braunschweig 1997.
- Stiftung Wohnkultur (Hrsg.) 2007, *Wohn-Spiegel. Reportagen, Reflexionen und Rätsel über das Zuhause*, Luzern.

# Über Gemeindegrenzen hinaus denken: Drei Wohnbiografien aus der Agglomeration von Zürich

HEINZ NIGG

*Forschende Institution*

AV-Produktionen Heinz Nigg

*Autor*

HEINZ NIGG (Dr. phil. I.), Ethnologe und Kulturschaffender

## Abstract

Ziel dieser Forschungsarbeit zu aktuellen Wohnformen in der S5-Stadt: Das Thema Wohnkultur aus der subjektiven Perspektive von drei BewohnerInnen der Agglomeration darstellen – ohne Anspruch auf Repräsentativität. Die entstandenen Wohnbiografien sind eine Ergänzung zum Forschungsprojekt «Selbstbild und Wohnideale der S5-Stadt» von Dr. Sabine Friedrich und Dr. Gabriela Muri. Während die beiden Autorinnen sich vor allem mit Wohnwünschen und Wohnrealitäten auseinandersetzen und den Zusammenhang von Wohnbildern und sozialen Milieus untersuchen, gebe ich mit meinem biografischen Ansatz einen authentischen Einblick ins Wohnen als Haltung, als ein Sich-Verhalten in der Gemeinschaft. Wenn meine GesprächspartnerInnen zum Beispiel davon berichten, wie sehr ihre Vorstellungen von einem glücklichen Zuhause in ihrer Kindheit und Jugend geprägt wurden, und wenn sie erzählen, wann, wie und warum sie sich für ein bestimmtes Wohnumfeld entschieden haben, sagen sie auch etwas darüber aus, was Wohnkultur für sie bedeutet. Sie definieren so, wo sie diese gefährdet sehen und wo sie möglicherweise gesellschaftlichen und politischen Handlungsbedarf ausmachen.

Ich habe drei Wohnbiografien realisiert: in Dübendorf, Uster und Wald – also in verschiedenen Gemeinden im Einzugsgebiet der S5-Stadt. Ihre Wohngeschichte erzählt haben zwei Frauen und ein Mann in je unterschiedlichen Lebensphasen und mit unterschiedlicher soziokultureller Herkunft. Zwei Personen kenne ich persönlich, eine wurde mir vermittelt. Alle drei sind EigentümerInnen ihrer Wohnobjekte und verstehen sich als sozial und kulturell engagierte Menschen, die sich um die Zukunft des Wohnens in der Agglomeration von Zürich Gedanken machen.

Die Interviews dauerten ein bis zwei Stunden, wurden mit Video aufgezeichnet und zu Video- und Textporträts verarbeitet. Die Videos können an öffentlichen Veranstaltungen eingesetzt werden, um Fragen der Wohnkultur in der Agglomeration zu diskutieren.

## Zu den Wohnbiografien

Judith Magos (geb. 1920) flüchtete 1956 nach dem Ungarn-Aufstand in die Schweiz und musste mit ihrer Familie wieder alles von vorne aufbauen. In Dübendorf – damals ein kleiner Vorort von Zürich – fand sie Arbeit und ein Zuhause. «Ich kam mir vor wie ein Blatt, das der Wind irgendwo hin getragen hat», sagte Judith Magos, als ich sie fragte, wie es für sie damals war, in Dübendorf anzukommen. Heute ist Judith Magos 90 und lebt immer noch in ihrer Dreizimmerwohnung – mit etwas Unterstützung von Nachbarn und ihrer Familie. Sie geniesst ihre Unabhängigkeit. Judith Magos ist eine Zugewanderte, die gern in der Agglomeration von Zürich lebt.

Link zum Video des Interviews (doi:10.3929/ethz-a-006164642):

<http://www.s5-stadt.ch/index.php?id=20199>

Link zur Textfassung des Interviews:

[http://www.s5-stadt.ch/fileadmin/ebook/s5-stadt\\_interview\\_magos.pdf](http://www.s5-stadt.ch/fileadmin/ebook/s5-stadt_interview_magos.pdf)

Ludi Fuchs (geb. 1952) ist in Uster in einer Arbeiterfamilie aufgewachsen und hat sein Leben fast ausschliesslich dort verbracht. Sein Denken und Handeln wurde von der 68er-Generation geprägt. Auch in Uster lagen damals Kommunen, Wohn- und Hausgemeinschaften im Trend. Heute wohnt er mit seiner Frau und ihren Kindern in einem modernen Reiheneinfamilienhaus und freut sich am Wohnboom in seiner Heimatstadt: «Uster ist eine multikulturelle Stadt geworden mit allen Vor- und Nachteilen – ein spannender Ort in dieser Agglomeration, wo viel los ist.»

Link zum Video des Interviews (doi:10.3929/ethz-a-006164633):

<http://www.s5-stadt.ch/index.php?id=20200>

Link zur Textfassung des Interviews:

[http://www.s5-stadt.ch/fileadmin/ebook/s5-stadt\\_interview\\_fuchs.pdf](http://www.s5-stadt.ch/fileadmin/ebook/s5-stadt_interview_fuchs.pdf)

Susan Kieser (geb. 1961) hat schon immer ausserhalb der grossen Stadtzentren gelebt. Mit ihrer Familie bewohnt sie in Wald im Zürcher Oberland ein Loft in einer umgebauten Textilfabrik. Und doch ist Wald für Susan Kieser nicht einfach eine hübsche Dorfkulisse. Sie sorgt sich um die sozialen Probleme, die auf ihren Wohnort zukommen: «Dringend nötig ist zum Beispiel billiger Wohnraum für Leute in Notsituationen – vor allem für alleinerziehende Frauen mit kleinen Kindern. Dass die einfach gut wohnen können, möglichst in einer gemischten Umgebung und nicht in Ghettos. Da könnte man noch viel machen!»

Link zum Video des Interviews (doi:10.3929/ethz-a-006164648):

<http://www.s5-stadt.ch/index.php?id=20201>

Link zur Textfassung des Interviews:

[http://www.s5-stadt.ch/fileadmin/ebook/s5-stadt\\_interview\\_kieser.pdf](http://www.s5-stadt.ch/fileadmin/ebook/s5-stadt_interview_kieser.pdf)

Aufnahmen 2008  
© 2010, AV-Produktionen  
Heinz Nigg, Zürich

Im Internet ist eine komprimierte  
Version der Filme zu sehen.  
DVDs für Vorführungen: Bezug über  
AV-Produktionen Heinz Nigg.

# Neue Nachbarschaften in der S5-Stadt: Von der Metamorphose der nachbarschaftlichen Beziehungen im Quartier

CHRISTIAN REUTLINGER, EVA LINGG, ANTJE SOMMER, STEVE STIEHLER

## *Forschende Institution*

FHO Fachhochschule Ostschweiz, FHS St. Gallen Hochschule für angewandte Wissenschaften,  
Kompetenzzentrum Soziale Räume

## *Autorinnen und Autoren*

CHRISTIAN REUTLINGER (Prof. Dr.), Sozialgeograf und Erziehungswissenschaftler, Leiter des Kompetenzzentrums Soziale Räume

EVA LINGG (Dipl. Ing.), Architektin und Wissenschaftliche Mitarbeiterin

ANTJE SOMMER (MA), Sozialwissenschaftlerin und Wissenschaftliche Mitarbeiterin

STEVE STIEHLER (Prof. Dr. phil.), Sozialpädagoge und Dozent

## Abstract

**Das vorliegende Projekt ergründet die heute real gelebten Formen nachbarschaftlicher Unterstützung und Belastungen von BewohnerInnen sowie architektonische Wirkungen auf Nachbarschaftskontakte in der S5-Stadt. Der Forschungsfokus liegt auf dem Wie der Verbindung von persönlichen Beziehungen (sozial-gelebten Nachbarschaftsbeziehungen) und Siedlungsarchitektur (territorial-architektonisch angelegten Nachbarschaft) in der Agglomeration.**

In einem Quartier in Uster wurden für die vorliegende explorative Studie drei Wohnsiedlungen ausgewählt, in welchen Personen zu ihren aktuellen Formen von Nachbarschaftsbeziehungen befragt wurden. Die Ergebnisse zeigen, dass erstens aktuell bedeutsame persönliche Beziehungen immer weniger nur im Nahraum (Territorium des Quartiers) verortet sind. Zweitens ist die Ausgestaltung von Nachbarschaftsbeziehungen alters- und schichtabhängig: Bestimmte Alters- und Personengruppen sind aufgrund eher eingeschränkter Mobilität auf den zugänglichen Nahraum angewiesen, wodurch für sie das Zusammenspiel von klassisch territorial gebundener Nachbarschaft und persönlicher Nachbarschaftsbeziehung unweigerlich eine stärkere Bedeutung besitzt. Und drittens liegt im Verhältnis zwischen Homogenität und Heterogenität in der BewohnerInnen-Struktur ein spannungsreicher Einflussfaktor für die Ausgestaltung von Nachbarschaftsbeziehungen.

## Ausgangslage

Primärer Ausgangspunkt für die vorliegende Studie waren zunächst die Erfahrungen und Erkenntnisse aus den Teilprojekten (wie «Stadtentwicklung», «Quartier für alle» und «Wohnen») des S5-Stadt-Gesamtprojektes. In diesen wurde u. a. deutlich, dass die beschleunigte Entwicklung baulicher Tätigkeiten in der S5-Stadt<sup>1</sup> zu einer sehr heterogenen Siedlungsstruktur geführt hat und sich Agglomeration durch die Gleichzeitigkeit oder Vielzeitigkeit von städtischen, vorstädtischen und dörflichen Merkmalen auszeichnet. Das Naherholungsgebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe, die Kernstadt ist per S-Bahn oder Auto problemlos erreichbar, jedoch sind die Boden- bzw. Mietpreise erschwinglich. Der idealtypische «Agglomerit» oder die «Agglomeritin» wählt aufgrund dieses Spannungsverhältnisses die Peripherie als Wohnort (vgl. hierzu ausführlich Teilprojekt 1: Kontur einer alltäglich gelebten Agglomeration). Durch veränderte Mobilitätsmuster kann dem Wunsch nach einer kleinen, überschaubaren Einheit mit Garten oder gar dem Traum des Eigenheims ohne Verlust der Anbindung zur Stadt nachgekommen werden. Es verwundert daher kaum, dass eine beschleunigte Entwicklung baulicher Tätigkeiten vor allem in jenen Gebieten beobachtet werden kann, die verkehrsgünstig an die städtischen Zentren angeschlossenen sind.

Ein zweiter Ausgangspunkt für das Projekt waren die negativen Erfahrungen eines Vereins in Uster, der einen Quartierentwicklungsprozess über vor Ort Engagierte in Gang setzen wollte. Dabei wurden die BewohnerInnen des fokussierten Quartiers als homogene Gruppe angesprochen. Es wurde versucht, sie zum nachbarschaftlichen Engagement zu aktivieren. Dieser Prozess kam nicht wie gewünscht zu Stande, was u. a. auch darauf zurückgeführt werden kann, dass sich heute die BewohnerInnen dieser Wohnsiedlungen und Quartiere in der S5-Stadt in den seltensten Fällen als einheitlichen sozialen Zusammenhang begreifen. Homogenisierungsvorstellungen scheinen immer weniger adäquat, um Nachbarschaften zu definieren, vielmehr muss von den gelebten persönlichen Beziehungen ausgegangen werden. Um dieser Annahme fundiert nachzugehen, wurde die folgende Studie genau in dem Quartier durchgeführt, wo der Quartierwicklungsprozess zuvor scheiterte.

Für die angestrebte interdisziplinäre Bearbeitung der Thematik «Neue Nachbarschaften in der Agglomeration» erscheint es drittens unerlässlich, neben den oben beschriebenen Ausgangspunkten wichtige theoretische Annahmen prägnant zu beleuchten. Die im Anschluss dargestellten zentralen theoretischen Annahmen bilden dabei für sich betrachtet zwar keineswegs neue Kenntnisse ab, sie stehen jedoch in bisherigen Untersuchungen in der Regel isoliert für sich und sind nur in der Praxis miteinander verbunden. Dieses bisher wenig erforschte Wie der Verbindung der Annahmen untereinander bildet einen zentralen Fokus für die vorliegende explorative Studie.

## Zentrale theoretische Annahmen

### Kleinteiliges Nebeneinander in der Agglomeration

Charakteristisch für die peripheren, schnell wachsenden Siedlungsgebiete ist ein unverbundenenes Nebeneinander von autarken, in sich geschlossenen «Siedlungsinseln» (Lampugnani et al. 2007: 59). Als «Wohnadressen» sind sie beispielsweise

<sup>1</sup> Im folgenden Bericht wird mit dem Begriff «S5-Stadt» das Untersuchungsgebiet der S5-Stadt als eine vom Projekt festgelegte Grösse bezeichnet («S5-Stadt – Kontur einer alltäglich gelebten Agglomeration», S. 52 ff. in diesem E-Book).

durch Architektur, Wohnungsgrößen, Ausstattung und Lage auf spezifische Bevölkerungsschichten zugeschnitten und grenzen sich als kleine, überschaubare Einheiten von anderen Wohnanlagen mit anderen Charakteristika ab. In der sonst heterogenen Siedlungsstruktur der Agglomeration bieten sie die Chance der Identifizierbarkeit und Bildhaftigkeit. Neben dem Potenzial, in einer «bildlosen» Umgebung zur Identifizierbarkeit beizutragen, besteht durch die ungenügende Vernetzung der einzelnen Anlagen untereinander die Gefahr der Herausbildung von sozial exklusiven Räumen. Die Entwicklung eines Gefühls in Richtung eines gemeinsamen Miteinanders und Lebensraumes ausserhalb der Siedlungsinseln wird dadurch erschwert. Ein weiterer Aspekt ist die Veränderung der Bedeutung der unmittelbaren Umgebung durch die gesteigerten Mobilitäts- und Vernetzungsmöglichkeiten: Neue Organisationsformen des Alltags führten zu einer «Bedeutungsabnahme und zu einer Verarmung der Nahumwelt» (Sieverts 1997: 92).

### **Ungebrochen hohe Relevanz persönlicher Beziehungen**

Menschen sind soziale Wesen, und über persönliche Beziehungen zu anderen erhalten und sichern sie ihre Sozialität und soziale Einbindung. Persönliche Beziehungen helfen uns, unsere Persönlichkeit in der Bezogenheit auf andere und mit anderen zu entwickeln. Sie geben Sicherheit der Zugehörigkeit und ermöglichen gleichzeitig den Zugang zu neuen sozialen Kontexten und Sphären. Persönliche Beziehungen verändern sich im Lebenslauf in vielerlei Hinsicht. Qualitäten und massgebliche Inhalte, Strukturen und Funktionen bleiben nicht stabil, aber die persönliche Bindung an sich bleibt, gleich in welcher Gestalt, existenziell (vgl. Lenz 2008).

Bereits die länger zurückliegende Grundlagenforschung zu sozialen Netzwerken und sozialer Unterstützung zeigte übereinstimmend, dass sozialer Rückhalt und alltägliche Hilfe (soziale Unterstützung) durch zwischenmenschliche Bindungen und soziale Beziehungsgeflechte (soziale Netzwerke) zentrale Variablen in der Vermeidung, Bearbeitung und Bewältigung der unterschiedlichsten Belastungen, Krisen und Störungen darstellen (z.B. Röhrle 1994, Nestmann 1988; Manz 1994). Dies bedeutet, dass die Sehnsucht nach persönlichen Beziehungen und der Bedarf an alltäglicher Unterstützung ungebrochen sind. Es gibt nach wie vor eine grosse «Beziehungsenergie», welche verschiedene Menschen mit unterschiedlichen Funktionen für die eigene Lebensbewältigung in einem persönlichen Beziehungsnetz integriert. Gleichzeitig gibt es Anzeichen, dass durch die derzeitigen Umbrüche und starken Veränderungen des Arbeitskontextes (Strukturwandel, Krisen etc.) die entsprechenden Bewältigungsanforderungen an den Einzelnen oder die Einzelne laufend zunehmen (vgl. Böhnisch/Lenz/Schröder 2009). Damit steht die Suche nach sozialer Unterstützung im Spannungsverhältnis zu den persönlichen Beziehungen innerhalb des Arbeitskontextes und durch die Krisen, wenn dieser Kontext wegfällt. Diese enge Koppelung des Lebens an die Arbeit verstärkt die Wichtigkeit persönlicher Beziehungen für die Bewältigung (vgl. Lenz/Nestmann 2009).

### **Soziales Netzwerk als soziales Kapital**

Persönliche Beziehung wie die der Nachbarschaftsbeziehung ist immer in ein Beziehungsgefüge eingebettet, die insgesamt ein soziales Netzwerk bilden. Der Mensch ist heute als «Baumeister seines Netzwerks» (Fischer 1982) vermehrt ange-

wiesen, seine sozialen Netze selber zu konstituieren. Dabei werden neben traditionellen Beziehungen zu Verwandten und NachbarInnen «verstärkt Beziehungen aus modernen sekundären Kontexten zu ArbeitskollegInnen, Organisationsmitgliedern, Bekannten und Freunden gewählt» (Petermann 2002: 32). Hiermit stellt sich die Frage nach individuellen Fähigkeiten (wie Aushandlungskompetenz, Aufrechterhaltungskompetenz) und individuellem Zugang (vgl. Keupp 2002a, 2002b). Entsprechend eng ist die Verbindung des Netzwerkansatzes mit Konzepten des Sozialen Kapitals (vgl. Lin 1999; Lin, Cook & Burt 2001; van der Gaag 2002; Kluwer 2003). Zugespitzt formuliert bilden soziale Netzwerke durch ihre unmittelbare Verbindung von Handlung und Struktur die «Basis des Sozialkapitals» (Keupp 2002b: 10).

Aus der gemeindepsychologischen Tradition werden zwei gesellschaftlich bedingte Entwicklungsschritte verantwortlich gemacht, die den Bezug auf die räumliche Einheit des traditionellen Gemeinwesens als Vernetzungsdimension in Frage stellen. Da wäre einerseits der Übergang von der *door-to-door* zur *place-to-place community*. «Die Orte bleiben wichtig, allerdings verändern sie sich und können weit weg von der eigenen Wohnung liegen» (Straus 2002: 67). Und andererseits der Übergang von der *place-to-place* zur *person-to-person community*. Am Beispiel des Handys (das gerade bei Jugendlichen das entscheidende Kommunikationsmittel wird) kann aufgezeigt werden, dass sich die Ortsgebundenheit von sozialen Beziehungen nach und nach auflöst. Straus konstatiert den damit zusammenhängenden Identitätsverlust von konkreten Orten. «Der Mensch kann immer Dinge tun und hören, egal wo er sich gerade befindet» (ebd.: 68). Damit einhergehend besteht die Gefahr, dass mit einer doppelten Logik gearbeitet und gedacht wird, wenn von persönlichen Beziehungen bzw. von deren Wichtigkeit für soziale Unterstützung (bzw. von der Aktivierung vom «Sozialen Kapital») die Rede ist. Menschen, welche hoch mobil sind und theoretisch überall auf der Welt ihre Beziehungsknoten aufbauen und erhalten können, sind nicht auf den Nahraum und damit auf klassische nachbarschaftliche Unterstützung angewiesen. Menschen, die nicht über die Möglichkeiten eines global playing verfügen, werden verstärkt angehalten, sich die sozialen Ressourcen bzw. Kapitalien nutzbar zu machen – d.h. sie werden angehalten, die klassisch-territorial gebundene Form der Nachbarschaft zu leben, u. a. indem sie sich im Stadtteil oder Quartier engagieren (müssen).

### **Soziale Unterstützung in Nachbarschaftsbeziehungen**

Sozialer Rückhalt und alltägliche Hilfe (soziale Unterstützung) stellen durch zwischenmenschliche Bindungen und soziale Beziehungsgeflechte (soziale Netzwerke) zentrale Variablen in der Erhaltung körperlicher und seelischer Gesundheit sowie in der Vermeidung, Bearbeitung und Bewältigung der unterschiedlichsten Belastungen, Krisen und Störungen dar (z.B. Nestmann 1988; Schwarzer 1990; Manz 1994; Röhrle 1994). Dabei werden unter dem Begriff der sozialen Unterstützung neben unterschiedlichen inhaltlichen Dimensionen (vgl. House 1987) auch die beiden Ebenen der wahrgenommenen («perceived support») und der erhaltenen Unterstützung («received support») summiert. Beide Dimensionen können u.U. erheblich voneinander abweichen, und wahrgenommene Unterstützung kann gegebenenfalls effektiver wirken als tatsächlich erfolgte (vgl. Laireiter & Baumann 1992). Somit können mit der Gewinnung wichtiger Einsichten in Hand-

lungsorientierungen und Ressourcen von BewohnerInnen der Agglomeration gleichermaßen subjektiver Eigensinn wie Strukturierung durch die Sozialwelt erfasst werden (vgl. Hanses 2000).

Zum Unterstützungspotenzial nachbarschaftlicher Beziehungen liegen recht konträre Befunde vor, die von nahezu keinerlei Funktion bis hin zur bedeutsamen Multifunktionalität reichen (vgl. Höllinger 1989). Allgemein zeichnen sich NachbarInnen primär als zeitnahe und unbürokratische Unterstützung in alltäglichen Problemsituationen aus (vgl. Günther 2000, 2005). NachbarInnen werden vor allem als zentrale Anlaufstellen wahrgenommen, wenn es um die Erfüllung kleinerer Gefälligkeiten, wenig anspruchsvolle praktische Hilfen und (nicht finanzielle) materielle Unterstützung im Kontext der Alltagsbewältigung geht (vgl. Günther 2008). Darüber hinaus wird der Nachbarschaft Bedeutung für die Rehabilitation nach und der Bewältigung von Krankheiten sowie der Überwindung von Einsamkeit und Trauer zugesprochen (Naparstek/Biegel/Spiro 1982). Trotz ihrer gesundheitsfördernden Wirkungen ist die Formalisierung alltäglicher Hilfe bzw. die Unterstützung durch alltägliche HelferInnen nur begrenzt möglich (vgl. Nestmann 1989, 2000).

### **Kontrolle und Belastung in Nachbarschaftsbeziehungen**

Es gilt aber nicht nur nach den Unterstützungsressourcen des Netzwerks von Menschen zu fragen, sondern auch nach den Dimensionen sozialer Regulation und Kontrolle sowie den Belastungen durch soziale Konflikte. Die starke Integration in ein soziales Netzwerk ist nicht immer etwas Gutes. Vielmehr ist die Integration in ein soziales Netzwerk immer auch ambivalent zu betrachten, indem es neben Unterstützungsfunktionen und -möglichkeiten immer auch sozial regulierende und belastende Elemente gibt (vgl. Laireiter/Lettner 1993). Dafür spricht auch, dass sich heute kaum einer seiner Nachbarschaft entziehen kann. Jeder und jede hat NachbarInnen, und ist auch selbst Nachbarin oder Nachbar. Man hat sie sich meistens nicht ausgesucht, lebt jedoch Tür an Tür oder Wand an Wand. Diese «Zwangsgemeinschaften» beinhalten auch eine negative Dimension: Lärmbelästigung, Unfreundlichkeit, Grussverweigerung oder Auseinandersetzungen um gemeinsam genutzte Bereiche führen zu nachbarschaftlichen Konflikten und sind demnach nach wie vor an den (Wohn-)Ort gebunden. Dabei gelten die Häufigkeit und das Ausmass von Konflikten als bedeutsame Korrelate von Gesundheit und Entwicklung von Menschen (vgl. Schwarzer/Leppin 1989, von Hippel 2000).

### **Siedlungs- und Wohnarchitektur hemmt bzw. fördert Nachbarschaftskontakt**

Persönliche Beziehungen im Nahraum (klassisch-territorial-gebundene Form der Nachbarschaft) sind auch abhängig von der Wohnarchitektur einer Siedlung. Das bedeutet, dass in der Wohnarchitektur von Siedlungen netzwerkhemmende und netzwerkfördernde Strukturen (bewusst und unbewusst) eingebaut sind. Elemente wie Vorgärten, Flure, Strasse, Gehsteig, Höfe, Kinderbetreuungseinrichtungen, Spielplätze, Sportplätze etc. können Begegnungen fördern, sind aber auch – je nach Ausgestaltung und Anordnung – Verhinderer davon bzw. bieten Potenzial für vielfältige Konflikte. So benennt die Studie von Harloff et al. (1999) als baustrukturelle Einflussfaktoren für die Entstehung und Gestaltung nachbarschaftlicher

Beziehungen beispielsweise die Grösse der Wohngebäude, die räumliche Anordnung der Wohnhäuser zueinander, zu Strassen und anderen Erschliessungen, die Gruppierung der Gebäude zu anderen Siedlungen, die Bildung von gemeinschaftlich genutzten Räumen und Höfen, das Vorhandensein und die Nutzbarkeit von Grünflächen sowie infrastrukturelle Bedingungen des wohnnahen Umfelds, die die Begegnung der NachbarInnen unterstützen (vgl. Harloff et al. 1999).

## Erkenntnisinteresse

Aus den zentralen theoretischen Annahmen und dem Forschungsfokus auf das *Wie* der Verbindung der Annahmen untereinander speist sich das Interesse an folgenden Fragen und Thesen.

Welche persönlichen Beziehungsformen wirken in der aktuellen Lebensgestaltung von erwachsenen Menschen primär unterstützend und/oder belastend?

Wo verorten sich diese persönlichen Beziehungen und wie wird der Kontakt miteinander aufrechterhalten?

Wie stellen sich diese heute real gelebten Formen von Nachbarschaft zwischen BewohnerInnen in ausgewählten Siedlungsformen in der S5-Stadt dar?

Vor dem Hintergrund der Beantwortung dieser Fragen und den theoretischen Annahmen wurden zudem zwei Thesen abgeleitet, die im Kontext der Agglomeration insbesondere auf die bisher diffuse Verbindung von persönlichen Beziehungen und Siedlungsarchitektur fokussieren.

*These 1:* Das kleinteilige architektonische Nebeneinander in der Agglomeration ist durch Abgeschlossenheit gekennzeichnet und auf Homogenität ausgerichtet, was unmittelbar Auswirkungen auf das soziale Netzwerk und seine jeweilige Nutzung hat.

*These 2:* Vor dem Hintergrund erweiterter Mobilitäts- und Vernetzungsmöglichkeiten bildet die weitgehende Entkopplung von alltäglicher Unterstützung und Wohnort ein Markenzeichen des nachbarschaftlichen Umgangs in der Agglomeration.

## Erhebungsmethoden und -schritte

Mit der oben dargestellten Vielfalt an Annahmen, den bisher kaum empirisch fundierten Kenntnissen ihrer Verbindung untereinander sowie den beschränkten Rahmenbedingungen kann insgesamt nur von einer explorativen Studie gesprochen werden. Entsprechend wurde bei der Auswahl der Erhebungsinstrumente hauptsächlich auf Methoden der qualitativen Sozialforschung zurückgegriffen. Nur so erschien es möglich, sich den heutigen Nachbarschaftseinbindungen und -funktionen und diesbezüglichen architektonischen Wirkungen in der Agglomeration anzunähern und die aktuelle Verortung instrumenteller und informeller Unterstützungsfunktionen im Leben von «AgglomeritInnen» offenzulegen.

So stand am Erhebungsbeginn eine Annäherung an das Quartier. Aufgrund des für die S5-Stadt beispielhaften, sehr vielfältigen Siedlungsangebots wurde für die Untersuchungen zu den «Neuen Nachbarschaften» ein Quartier in Uster ausgewählt, wo auch auf bereits bestehende Kontakte zu BewohnerInnen über den Verein zur Quartierentwicklung zurückgegriffen wurde. Damit wurden von vornherein Einschränkungen in der Auswahl der Untersuchungsgruppe (meist lokal

eher verortete/engagierte Menschen mittleren Alters und Pensionierte) in Kauf genommen.<sup>2</sup>

Im Sinne des Explorativen wurde einerseits auf einen Vergleich mit anderen Quartieren verzichtet und andererseits stark auf eine qualitativ fundierte Einzelfallanalyse fokussiert. Entsprechend wurden im Quartier drei Siedlungsformen für die Studie ausgewählt und in diesen BewohnerInnen befragt.

Insgesamt gliedert sich die Erhebung in fünf Schritte:

### **Schritt I:<sup>3</sup> Auswahl der Wohnanlagen**

Im Zuge einer Begehung und Fotodokumentation des fokussierten Quartiers wurde eine grobe Übersicht über vorhandene Wohnbautypologien erstellt. Diese Übersicht diente als Grundlage für die Auswahl von drei Wohnanlagen, die in Absprache mit Experten und Kennern des Quartiers (Quartierverein, S5-Stadt) erfolgte. Massgeblich für die Auswahl der Objekte war die Verschiedenheit der baulich-strukturellen Merkmale, der Standorte und des Baualters.

### **Schritt II: Interview zu qualitativ-funktionalen Aspekten der Nachbarschaft**

Die zweite Phase des themenzentrierten Interviews,<sup>4</sup> die das eigentliche Kernstück der Untersuchung darstellt, besteht in der Befragung zu funktionalen Merkmalen des nachbarschaftlichen Netzwerks. Die Interviews beinhalten Fragen zu unterstützenden Funktionen der sozialen Beziehungsform, zu kontrollierend-regulativen Dimensionen des nachbarschaftlichen Netzwerks wie auch zu belastenden und konflikthaftern Aspekten des nachbarschaftlichen Beziehungssystems<sup>5</sup> (vgl. Nestmann et al. 2008).

### **Schritt III: Erstellen einer Netz Karte:<sup>6</sup>**

Die Interviews zu den Struktur- und Qualitätsdimensionen des nachbarschaftlichen Netzwerks gliederten sich in aufeinander bezogene Erhebungsschritte. Am Beginn stand eine offene Herangehensweise mittels einer Frage nach Personen, zu welchen eine persönliche Beziehung besteht. Die Eingrenzung erfolgt hierbei über die zwei Dimensionen von Unterstützungs- und Belastungsfunktionen in einem festgelegten Zeitraum.

### **Schritt IV: Anordnung angegebener Netzwerkmitglieder auf dem Beziehungskreis:<sup>7</sup>**

Durch die Platzierung erfasster NachbarInnen auf dem Beziehungskreis gelang es, die emotionale Nähe bzw. Distanz der Einzelnen/des Einzelnen zu den Mitgliedern ihres/seines nachbarschaftlichen Beziehungssystems deutlich zu machen (vgl. Wehner & Werner).

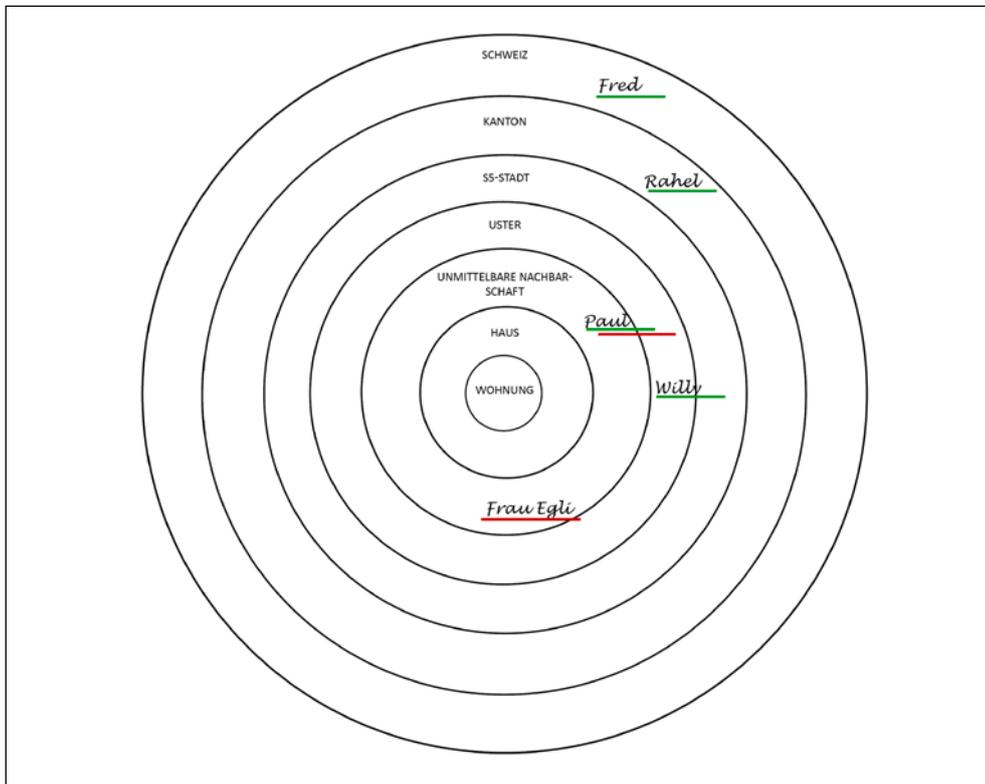
<sup>2</sup> Um einen Zugang zu anderen Zielgruppen wie Jugendlichen oder Singles aufzubauen, müssen andere und auch zeitintensivere Wege verfolgt werden, was an dieser Stelle aber mit dem explorativen Charakter der vorliegenden Studie so nicht möglich war.

<sup>3</sup> Zum besseren Verständnis und zur Konkretisierung des Vorgehens werden im Folgenden wesentliche Arbeitsschritte chronologisch in die Darstellung der Erhebungsmethoden mit eingefügt.

<sup>4</sup> Das themenzentrierte Interview erfolgte im Wesentlichen kombiniert mit der kommentierten Anfertigung einer themenzentrierten Netz Karte und eines egozentrierten Beziehungskreises. Die angewandte Kombination verbalisierter und visualisierter Methoden zeichnet sich u. a. durch eine starke (biografische) Fokussierung auf den Einzelfall aus und eröffnet den Zugang zur angestrebten Erfassung sozialer Einbettungen und ihrer biografischen Deutung (vgl. Keupp 2000).

<sup>5</sup> Die Analyse sozialer Beziehungen, wie sie mit Hilfe der Konzepte Soziales Netzwerk und Sozialer Unterstützung hinsichtlich ihrer Strukturen, Qualitäten und Funktionen erfolgen kann, vermag wesentliche Dimensionen des Gemeinwesens und inhärente persönliche Beziehungen in unterschiedlichen Kontexten abzubilden (vgl. Bullinger & Nowak 1998). Im Konkreten bezieht sich die vorliegende Studie auf ein Theoriemodell sozialer Beziehungen von House, Umberson & Landis (1988), in dem prozessual-interaktive Konstrukte von sozialer Unterstützung, sozialer Regulation/Kontrolle und sozialem Konflikt als voneinander getrennt operationalisierbare und signifikante Beziehungsdimensionen postuliert werden.

<sup>6</sup> Die Erstellung der Netz Karte bildet den (visualisierten) Leit faden des themenzentrierten Interviews, um subjektiv wahrgenommene (informelle und instrumentelle) Unterstützungspersonen und -bedarfe sowie Kontroll- und Belastungserfahrungen zu erheben. Das

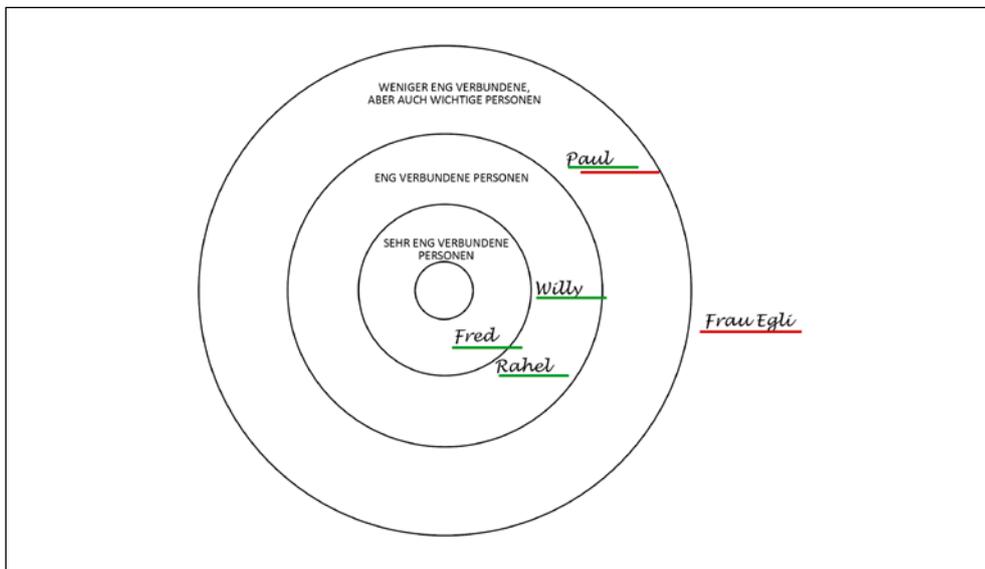


1 Beispiel Netz Karte.

— Unterstützung  
— Belastung

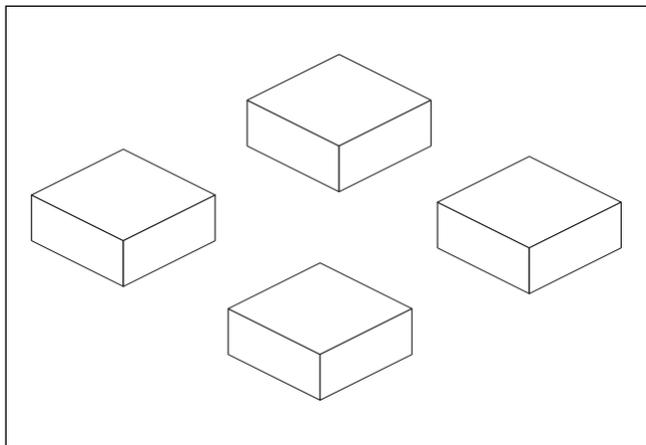
qualitativ offene Netzwerkverfahren erlaubt es, konkrete Praxis der Interaktionen und Handlungsvollzüge von Subjekten zu rekonstruieren und gleichzeitig individuelle Relevanzsetzungen, Deutungsmuster und handlungsleitende Orientierungen auf der Akteursebene zu erfassen (vgl. Hollstein 2004).

<sup>7</sup> Beim Beziehungskreis wird die emotionale Nähe bzw. Distanz der befragten Person zu den angegebenen Netzwerkpersonen erfasst. Mittels Beziehungskreis besteht zudem die Möglichkeit zu ermitteln, ob ein Zusammenhang besteht zwischen der Bedeutung der (angegebenen) Netzwerkangehörigen hinsichtlich sozial unterstützender und belastender Interaktionen und der emotionalen Nähe bzw. Distanz.



2 Beispiel Beziehungskreis.

— Unterstützung  
— Belastung



3 Punkthaus.

### Schritt V: Analyse spezifischer baulich-struktureller Rahmenbedingungen

Anhand eines Kriterienkatalogs wurden die o.g. Unterschiede herausgearbeitet und systematisiert. Es galt, im Fragebogen jeweils diejenigen Merkmale zu fokussieren, welche die Gestaltungsmöglichkeiten sozialer Netzwerke beeinflussen, indem es zu nachbarschaftlichen Kontakten kommt oder eben nicht, und damit entsprechend den Aufbau von persönlichen Beziehungen fördern oder hemmen. Dazu zählten beispielsweise die Form der Erschliessung, der privaten und gemeinschaftlich genutzten Aussenräume, der eventuell vorhandenen Gemeinschaftsräume, der Kindereinrichtungen etc.

### Ergebnisse

Die folgende Ergebnisdarstellung beginnt jeweils mit einer kurzen Beschreibung der baulich-strukturellen Merkmale der ausgewählten Wohnsiedlungen. Es folgt ein Abriss von Unterstützungen und Belastungen durch persönliche/nachbarschaftliche Beziehungen aus der Sicht der/des jeweiligen Befragten.<sup>8</sup> Daran schliesst sich eine Charakterisierung der Organisation von Nachbarschaft an. Dabei werden alle Ergebnisbeschreibungen mit visuellen Darstellungen unterlegt.<sup>9</sup>

### Nachbarschaftsbeziehungen im Punkthaus

Typ 1 («Punkthaus») ist eine erst 10 Jahre alte Siedlung mit mehreren gleichwertigen vier- bis fünfgeschossigen Punkthäusern. Die BewohnerInnen sind StockwerkeigentümerInnen und – jedoch zu einem sehr geringen Teil – MieterInnen eines Teilbereiches innerhalb eines Geschosses. Jedes Wohngeschoss wird von einem vierseitig umlaufenden Terrassenband eingefasst, welches als privater Aussenraum genutzt wird. Die Wohnungen sind über einen Lift und eine aussenliegende Treppe erschlossen. Gemeinschaftlich nutzbare Flächen befinden sich sowohl innerhalb des Hauses (mit unterschiedlichen Nutzungen) als auch im Aussenbereich. Die als «leere Normalgrundrisse» verkauften Stockwerke sollen flexibles, an veränderte Bedürfnisse angepasstes Wohnen begünstigen. Verschiedenste Wohnungstrennungen und Zimmereinteilungen sind machbar. Durch die Grosszügigkeit des Wohnraums sowie den hohen Grad an Privatheit wird zum einen ein Ersatz zum «Einfamilienhaus am Stadtrand» geboten, was vor allem Jungfamilien mit Kindern ansprechen soll. Durch die Offenheit und Gestaltungsfreiheit

<sup>8</sup> Ziel der Befragung war es, Möglichkeitsräume für (alltägliche) Begegnungen und Kontakte in den Wohnsiedlungen zu bestimmen. Gefragt wurde dazu nach der Form von (alltäglichen) Begegnungen in Erschliessungsräumen wie Treppenhäuser, Laubengang, Lift, Zufahrt, nach möglichen Konflikten, nach der Nutzung von Freiräumen (Garten, Hof, (Dach-)Terrasse, Balkon, Wiese; private und öffentliche), nach der Nutzung von sonstigen gemeinschaftlich genutzten Räumen (Waschküche, Gemeinschaftsräume, etc.) und wie diese angenommen werden. Ausserdem wurden die interviewten Personen gefragt, ob sich für sie in den letzten Jahren/Jahrzehnten die Bedeutung von Nachbarschaft verändert hat. Zudem wurden allgemeine soziodemographische Daten zur Person erhoben.

<sup>9</sup> Mit dem themenzentriert-komparativen Auswertungsverfahren (Lenz 1986, 1995 und Stiehler 1997, 2009) ist es möglich, differenzierte Selbstkonzepte der Interviewten zu erfassen und in Typisierungen zu überführen, die den theoretischen Annahmen gegenübergestellt werden können. Im Zentrum dieses Verfahrens steht also die Typenbildung als abstrahierte Darstellung der empirischen Wirklichkeit. Gerade bei lebensweltbezogenem Interviewmaterial erwies sich die themenzentriert-komparative Auswertung als geeignet, da sie auch der zentralen Anforderung einer intensiven Analyse des Einzelfalles (vertikale Auswertungsperspektive) sowie einer systematischen Verknüpfung der Einzelfälle zu fallübergreifenden Aussagen (horizontale Auswertungsperspektive) nachkommt (vgl. Schorn 2000).

der Grundrisse bieten sich aber auch vielfältige Möglichkeiten für Wohngemeinschaften jeden Alters.

Emma<sup>10</sup>

Emma ist eine Frau mittleren Alters und lebt in einer Partnerschaft. Sie ist mehrfache Mutter. Ihr Partner und sie sind in einem Teilzeitpensum berufstätig. Das erzielte Einkommen kann der gehobenen Mittelklasse zugerechnet werden.

#### *Unterstützung und Belastung durch persönliche/nachbarschaftliche Beziehungen (Emma)*

Interessant ist, dass die Person einerseits intensive Kontakte für die Unterstützung im Haus bzw. der unmittelbaren Nachbarschaft pflegt und sich andererseits mit befreundeten Personen gerne in Zürich verabredet. Auf der Netzwerkkarte zu den Distanzen der Beziehungen bleiben somit einige Kreise leer. Das Punkthaus bildet eine Einheit, in der Unterstützungsleistungen von der Person ganz gezielt nachgefragt werden: So möchte sie Regula, einer gegenüber wohnenden Freundin, nicht zumuten, in den Ferien den Briefkasten zu leeren oder Blumen zu gießen: Da sind die HausbewohnerInnen näher dran.

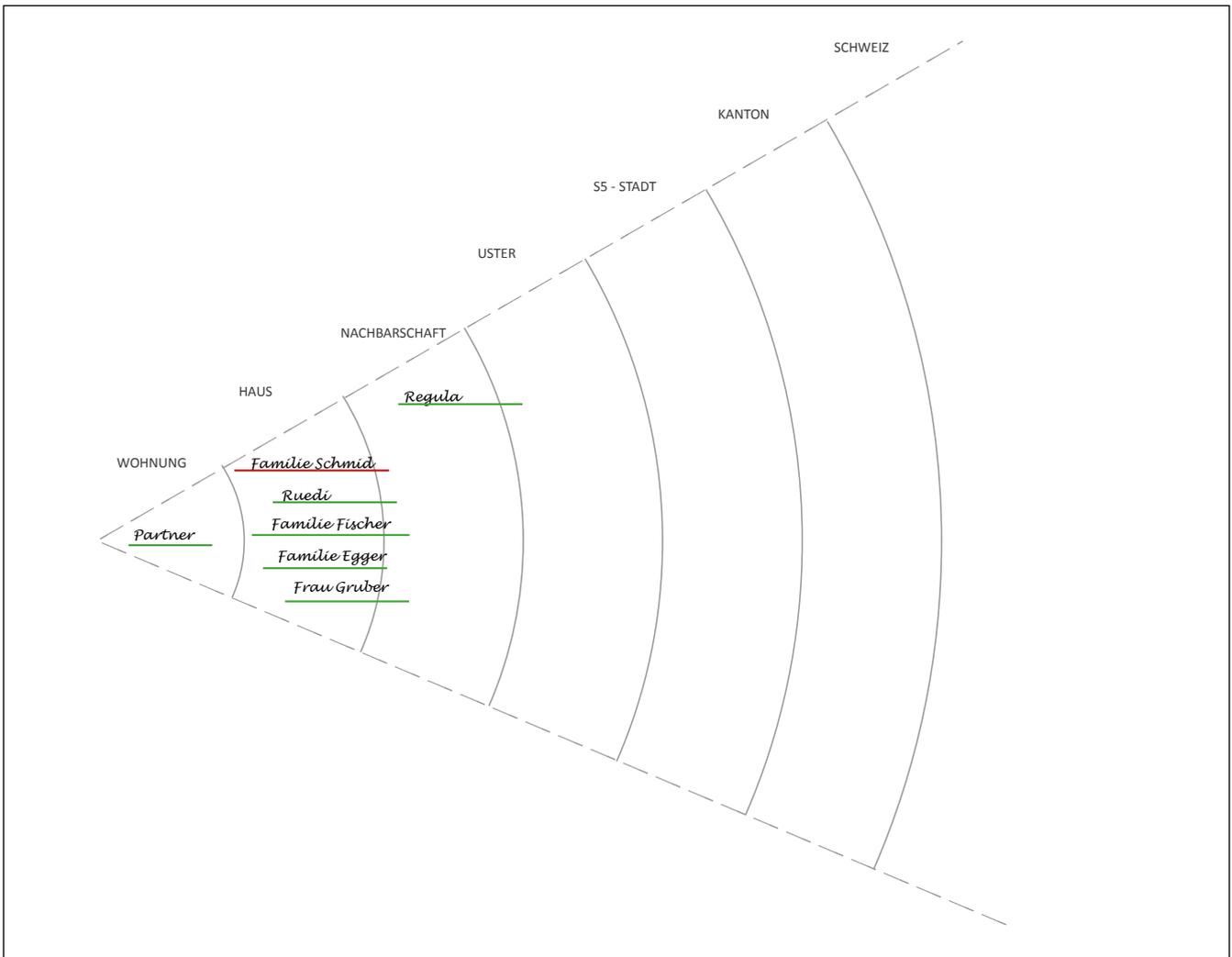
Zugleich scheinen die direkten HausmitbewohnerInnen wie Ruedi, Frau Gruber, Familie Fischer und Familie Egger, von denen man Unterstützungsleistungen abfragt, absolut austauschbar: Der entwickelten «Nähekarte» muss ein weiteres, ausserhalb liegendes Kreissegment hinzugefügt werden, in denen Personen eingetragen werden können, denen man nicht eng verbunden ist, die jedoch auch nicht wichtig sind. Für Emma sind nachbarschaftliche Personen austauschbar: Wenn neue Personen hinzuziehen und alte wegziehen, so wird das als ein ganz normaler, emotional nicht belastender Aspekt der Nachbarschaft gesehen. Nachbarn wie Ruedi, Frau Gruber, Familie Fischer und Familie Egger sind für Emma wichtig, um bei Bedarf nach kleinen Unterstützungsleistungen im Alltag anzufragen.

Eine zentrale Rolle kommt der Partnerschaft zu, in der Emma lebt: Es zeigt sich, dass viele Unterstützungsleistungen – wie beispielsweise das Einkaufen, wenn Emma krank ist – von Seiten des Partners erbracht werden können. Das Zurückgreifen-Können auf die Unterstützung des Partners zeigt sich im Spektrum der bei den Nachbarn abgefragten Unterstützungsleistungen: Diese werden abgefragt, wenn die in der Partnerschaft zusammen lebenden Personen beide verhindert sind – beispielsweise die Kinderbetreuung nicht wahrnehmen können/konnten oder wenn man in Urlaub fährt und es um den Erhalt des Häuslichen geht – oder wenn man sich Haushaltsdinge wie Milch, Kaffee etc. leihen möchte.

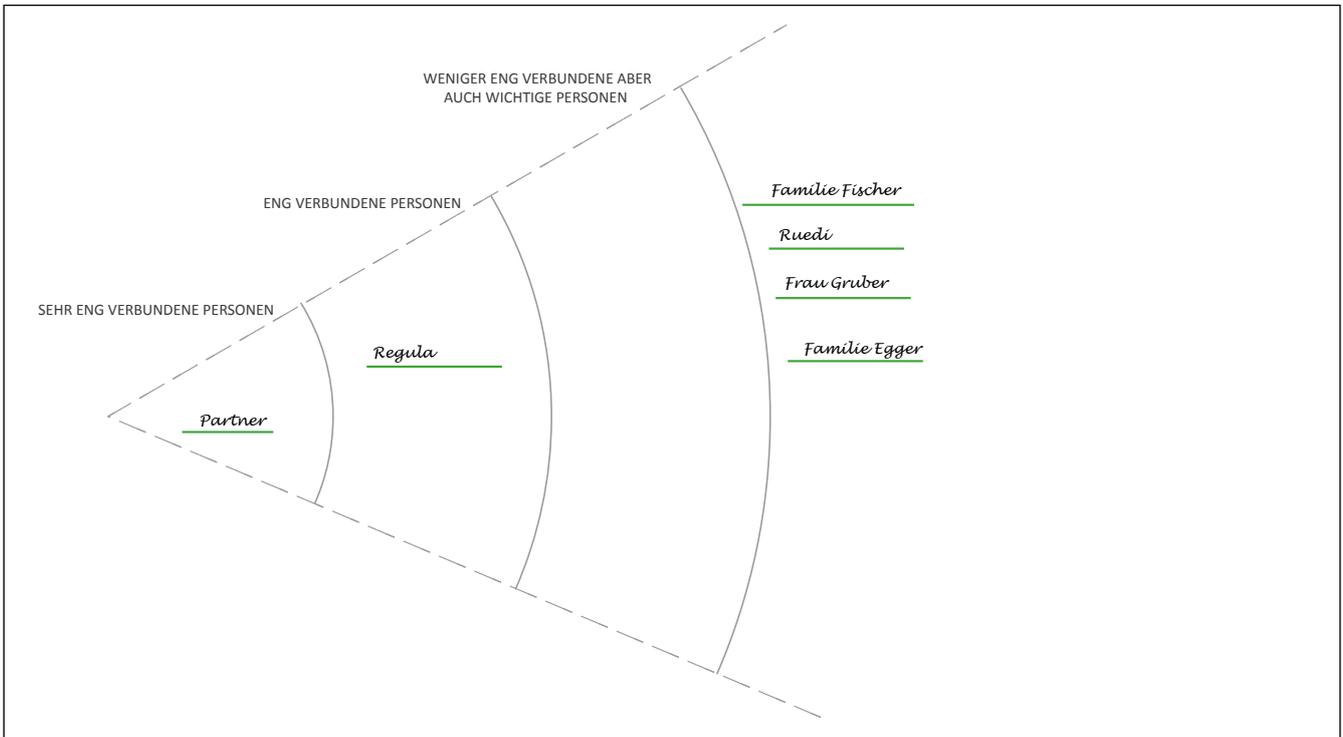
Emma betont zudem, dass für sie, bezogen auf die Kontaktpflege mit FreundInnen, die Stadt Zürich aufgrund der guten Verkehrsanbindung zum Nahraum wird. Man verabrede sich mittlerweile lieber in der Stadt Zürich, da von dort jede Person eine bessere Verkehrsanbindung habe, um nach dem Treffen wieder schnellstmöglich nach Hause zu kommen: Von Zürich aus kommt jeder und jede – egal in welche Richtung er oder sie reisen muss – gut weg. Hier zeigen sich Anzeichen, dass Emma zu einer hohen Mobilität tendiert.

Im Bild der gepflegten Beziehungen offenbart sich zudem, dass sich Emma in einer Umorientierungsphase als Mutter befindet, die sie selbst auch im Rahmen

<sup>10</sup> Im Folgenden werden die von den befragten Personen ausgefüllten Netzkarten und Beziehungskreise aufgrund der besseren Übersichtlichkeit in Kreissegmenten dargestellt. Grün ist jeweils die Unterstützung, rot jeweils die Belastungsfunktion markiert. Die Namen der Befragten sowie der genannten Personen wurden anonymisiert.



4 Ausschnitt Netzkarte Emma, Punkthaus.



5 Ausschnitt Beziehungskreis Emma, Punkthaus.

des Interviews zur Sprache bringt. Als Mutter machte sie die Erfahrung, dass die Kinder als strukturierendes Element im Zentrum der Unterstützungsbeziehungen stehen: Kleine Kinder definieren den Radius, in dem sich die Mutter mit dem Kind bewegen kann. Zwischen Mittagsschlaf, häuslichen Verpflichtungen und Spielplatz sowie der Befriedigung der Grundbedürfnisse des Kindes bewegt sich der Radius der Mutter mit dem Kinderwagen zwischen 3 bis 500 m um das Haus herum. In dieser Zeit passt sich offensichtlich auch der Radius der von Emma gepflegten Beziehungen an: Man sei froh, wenn man 100 m weiter mal einen Kaffee trinken kann. Der Beziehungsradius erweitert sich mit dem wachsenden Bewegungsradius der heranwachsenden Kinder. Spätestens das Ende der Primarschulzeit wird als Umorientierungs- bzw. Umbruchphase gesehen: die Kinder werden noch selbständiger, orientieren sich aus der Familie heraus, der Auszug der Kinder rückt näher. In dieser Phase, so betont Emma, sei die Mutter gefordert, sich in ihrer Rolle als Frau neu zu definieren. Sie selbst löst dies, indem sie Aktivitäten im kulturellen Bereich pflegt: Hier fühlt sie sich aufgehoben an einem Ort ausserhalb der Familie. Hier ist somit ein Wandel in den Care-Tätigkeiten zu beobachten: Mit der Umorientierung der Mutter rücken Tätigkeiten eines «self-care» in den Vordergrund.

#### *Nachbarschaftliches Zusammenleben (Emma)*

Die nachbarschaftliche Einheit bildet das einzelne Haus innerhalb der Anlage, in der Emma wohnt. Sie stellt fest, dass die Nachbarschaft im Haus so gut funktioniert, weil man in einem «Ghetto» wohne: Man ist umgeben von vielen Personen mit einem ähnlichen Hintergrund, jenem der gehobenen Mittelklasse. Ganz ausgegrenzt sind die in einer kleineren Einheit eingemieteten Personen.

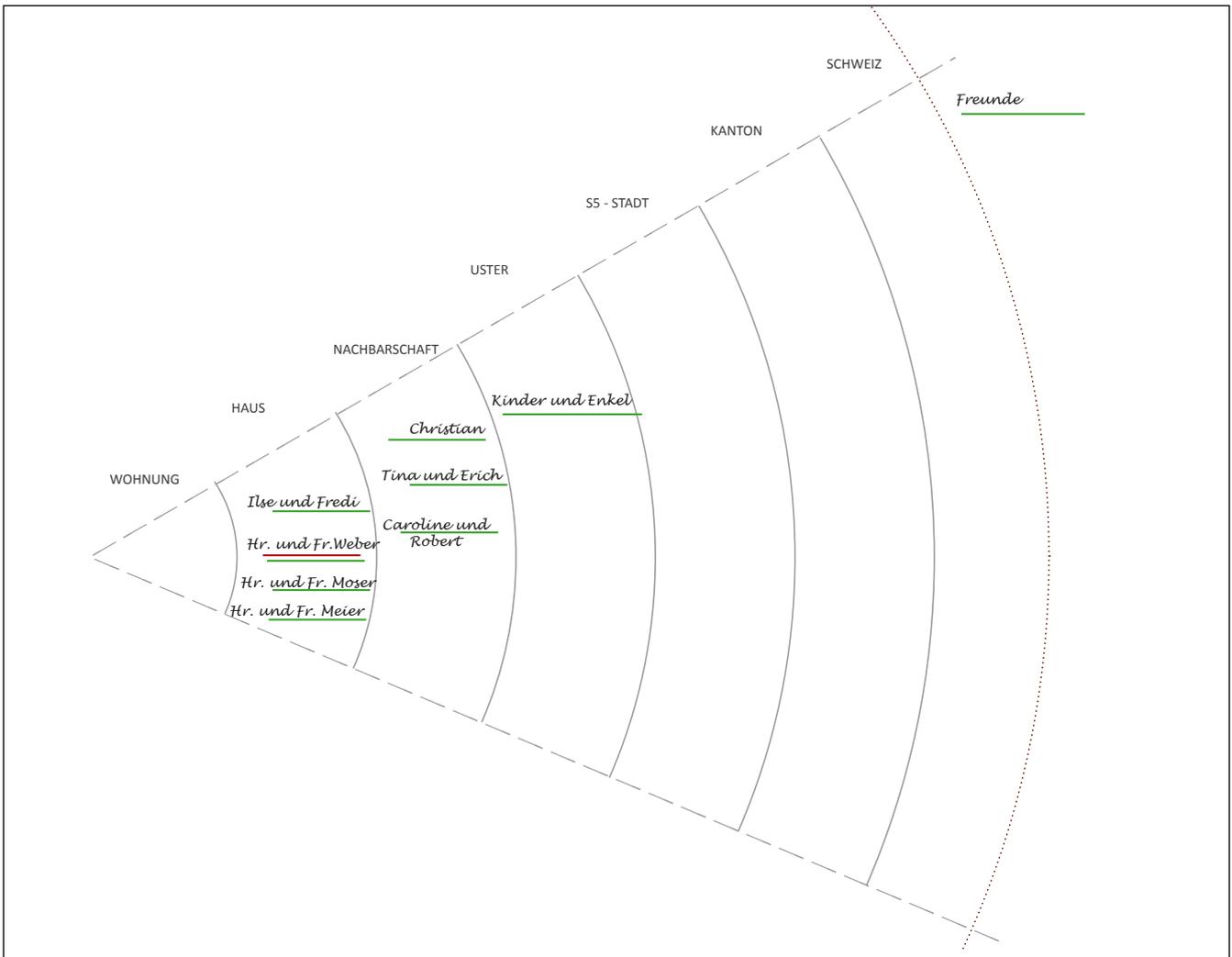
Es zeigt sich auch ein hoher Grad der Ritualisierung der Nachbarschaft unter den WohnungseigentümerInnen: Regelmässig werden Putzaktionen mit anschließendem gemeinsamem Essen abgehalten, es findet ein jährliches Weihnachtsessen statt etc. Es gibt nachbarschaftliche Regeln, Beschwerden, beispielsweise hinsichtlich zu grossen Lärms, wird nachgegangen und auch dem Hausfrieden zuliebe mit einzelnen Verboten – beispielsweise einem Fussballverbot an bestimmten Orten – entgegengetreten.

#### *Urs*

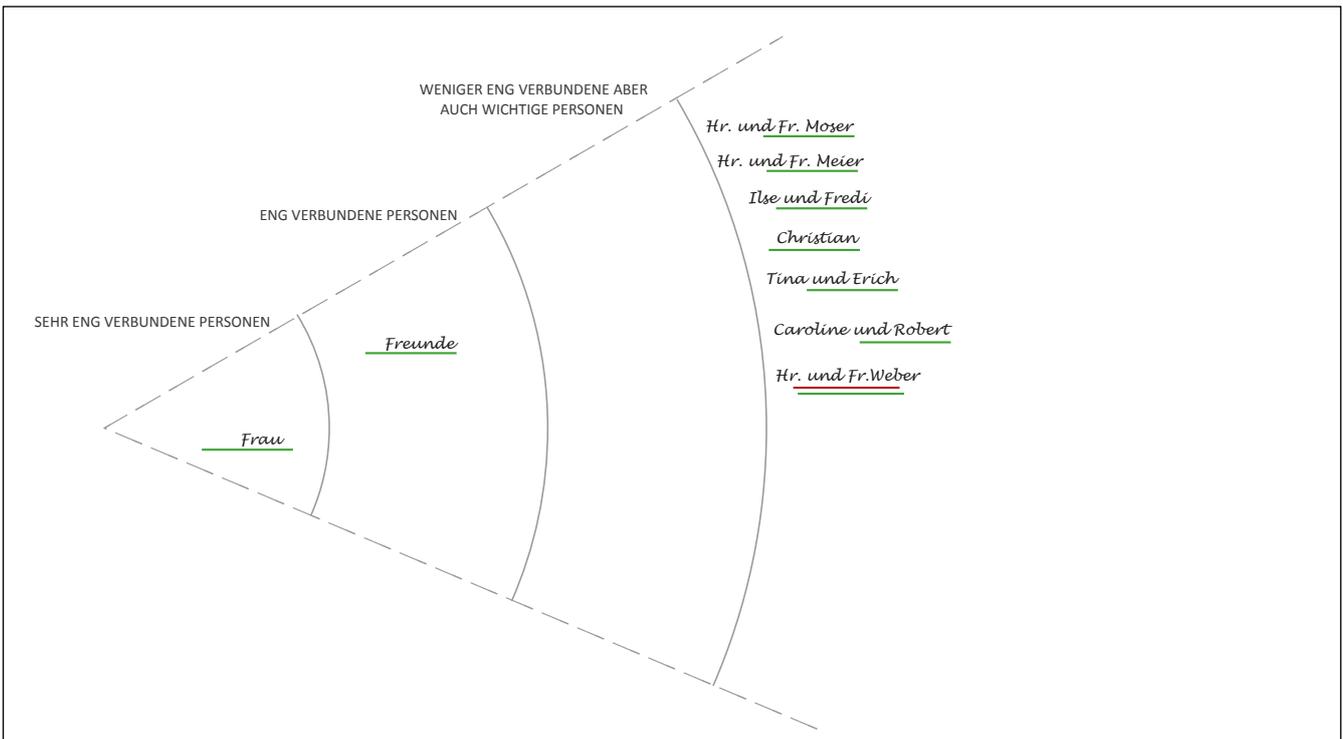
Urs lebt mit seiner Partnerin seit 2001 in einer der Parterrewohnungen der Wohnanlage. Er ist 71 Jahre alt und hat drei Kinder im Alter zwischen 34 und 40. Vor dem Einzug ins Punkthaus wohnte er in einer Amtswohnung, die er aufgrund der nahenden Pensionierung verlassen musste. Die Wahl fiel auf die dargestellte Wohnanlage aufgrund der guten öffentlichen Anbindung, der Grosszügigkeit im Raumangebot und der Barrierefreiheit. Die Nähe zu seinen Enkeln und Kindern ist für Urs ebenfalls von Bedeutung und beeinflusste seine Entscheidung.

#### *Unterstützung und Belastung durch persönliche/nachbarschaftliche Beziehungen (Urs)*

Urs' Blick auf nachbarschaftliche Beziehungen gleicht dem Blick von Emma: Er pflegt nachbarschaftliche Beziehungen zu allen HausbewohnerInnen, die Personen sind bei ihm jedoch ebenso austauschbar. Auch bei Urs muss der Nähekarte ein weiterer Kreis hinzugefügt werden, in den Personen eingetragen werden können,



6 Ausschnitt Netzkarte Urs, Punkthaus.



7 Ausschnitt Beziehungskreis Urs, Punkthaus.

denen er nicht eng verbunden ist und die auch nicht wichtig sind. Die Kontakte zu den HausbewohnerInnen werden eher selten aktiv gesucht: Urs und seine Partnerin bewohnen die Parterre-Wohnung, an welcher alle weiteren HausbewohnerInnen auf ihrem Weg zu den Wohnungen vorbeilaufen. Der Kontakt wird eher als locker und bedarfsorientiert eingeschätzt.

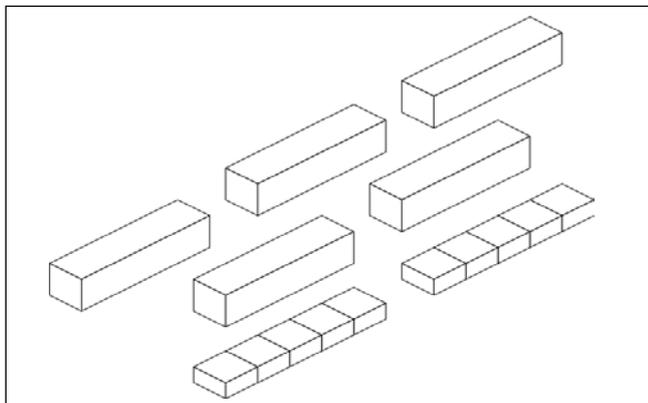
Bei Urs muss jedoch auch der Distanzkarte ein weiterer Kreis – das Ausland – hinzugefügt werden. Urs pflegt auch insbesondere seit der Pensionierung wieder einen regen Kontakt zu Freunden – ehemaligen Studienkollegen –, die im europäischen Ausland und bis nach Übersee wohnhaft sind. Hier wird Urs zum Global Player. Die Verstreutheit der Freunde, dass die Felder bis auf die unmittelbare Nachbarschaft, das Haus und die Wohnung leer bleiben, hat einen Hintergrund: Mit Freunden hat man seine Geschichte, man hat sich mal kennengelernt und den Kontakt einfach aufrechterhalten. Hier in der Nachbarschaft ist das anders: Im Haus wird man zusammengewürfelt, wir stellen uns alle der Aufgabe, die Nachbarschaft gut zu gestalten, aber zwischen den Personen ist – im Gegensatz zu Freundschaftsbeziehungen – keine seelische Verbundenheit. Im Gegenteil: Wenn der Kontakt zu eng wird – sich Nachbarn in die persönlichen Angelegenheiten einmischen –, dann geht es schief.

Zwar bestehen Kontakte in der Stadt Uster, welche jedoch nicht als Unterstützungsbeziehungen bezeichnet werden können, sondern bei welchen es darum geht, sich informell auszutauschen, sich zu treffen, sich Rat zu holen und sich auszusprechen. Hier trifft Urs oft auf Personen, die er im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit vor seiner Pensionierung betreute. Diese Kontakte wären eigentlich vom Grundsatz her zwar ausbaufähig, werden aber nicht ausgebaut, weil Urs seinen Nachfolger nicht irritieren möchte.

#### *Nachbarschaftliches Zusammenleben (Urs)*

Urs' Nachbarschaftsbeziehungen sind auf die Wohnsiedlung beschränkt. Am meisten Kontakt pflegt er zu den im Haus lebenden BewohnerInnen, vier weitere Personen sind in den angrenzenden Punkthäusern wohnhaft. Urs nennt andere Gründe für das gute nachbarschaftliche Zusammenleben. Dies sei nicht auf räumliche Gegebenheiten wie beispielsweise Gemeinschaftsräume zurückzuführen, sondern vielmehr auf eine emotionale Distanz zu den NachbarInnen. Letztere müssen austauschbar sein, man darf sich nicht in persönliche Angelegenheiten der Anderen einmischen und sich Sympathien und Antipathien nicht anmerken lassen. Man hegt Wohlwollen füreinander, um das Betriebsklima zu erhalten: Wirkliche Unterstützung gehe jedoch über die losen Nachbarschaftskontakte hinaus: Man nimmt Anteil, das hat mit Nähe und Wohlwollen zu tun.

Die Ritualisierung der Nachbarschaft – gemeinsames Putzen, Chlause etc. – trägt Urs mit: Die Übernahme des monatlich wechselnden Hauswartdienstes bietet den HausbewohnerInnen seiner Meinung nach die Möglichkeit, regelmässig Unterstützungsleistungen füreinander zu erbringen. Auch für Urs ist es wichtig, dass nachbarschaftliche Beziehungen durch Reziprozität gekennzeichnet sind: Man hilft und unterstützt sich gegenseitig. Die gute Nachbarschaft gründet aus Urs' Perspektive nicht auf der Gestaltung und Schaffung von Räumlichkeiten. Man habe eine gute Nachbarschaft, weil alle HausbewohnerInnen das möchten und weil diese Nachbarschaft auch gepflegt werde: Grüßen und nachfragen muss genügen.



8 Grossanlage.

### Nachbarschaftsbeziehungen in der Grossanlage

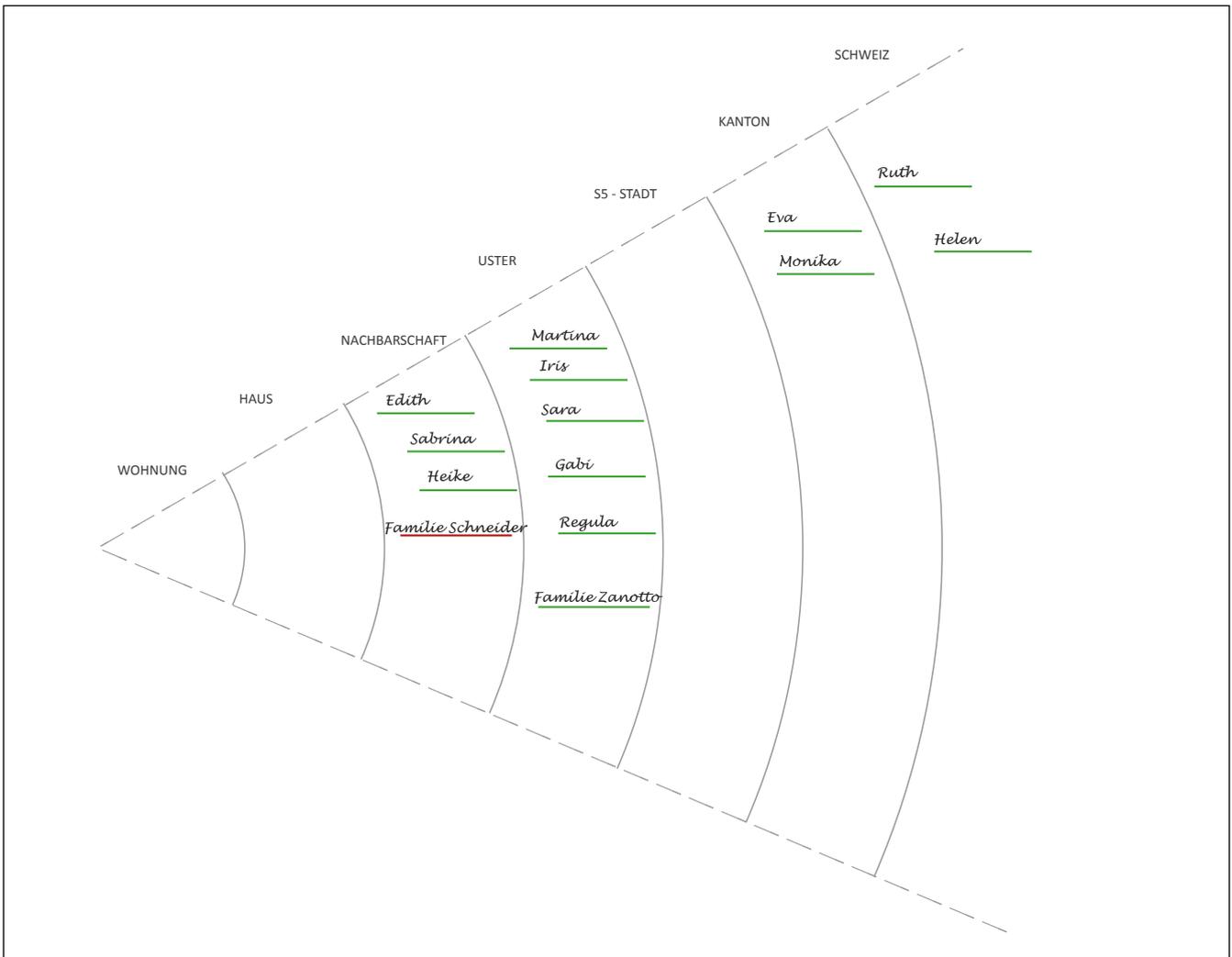
Als zweiten Typ («Grossanlage») wurde eine Überbauung aus den 1970er-Jahren gewählt, die mehrere Reiheneinfamilienhäuser, aber zum grössten Teil Mehrfamilienhäuser mit drei, vier oder fünf Geschossen umfasst. Die Anlage verfügt über allen MieterInnen zugängliche Kontakt- und Begegnungsorte in Form von Spielplätzen und Sitzgelegenheiten von unterschiedlicher Qualität und ist von einem dichten Netz an Fussgängerwegen durchzogen. Zwischen den einzelnen Gebäudekomplexen finden sich grosse Grünflächen sowie ein Pavillon, an dem gegrillt und beisammen gesessen werden kann. In einer der Häuserzeilen befindet sich ein Raum, der einer gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung steht. Eigentümerin ist eine Versicherungsanstalt. Den MieterInnen steht eine grosse thermische Sanierung ihrer Wohngebäude bevor, wodurch sie eine Mietzinserhöhung befürchten.

Erika

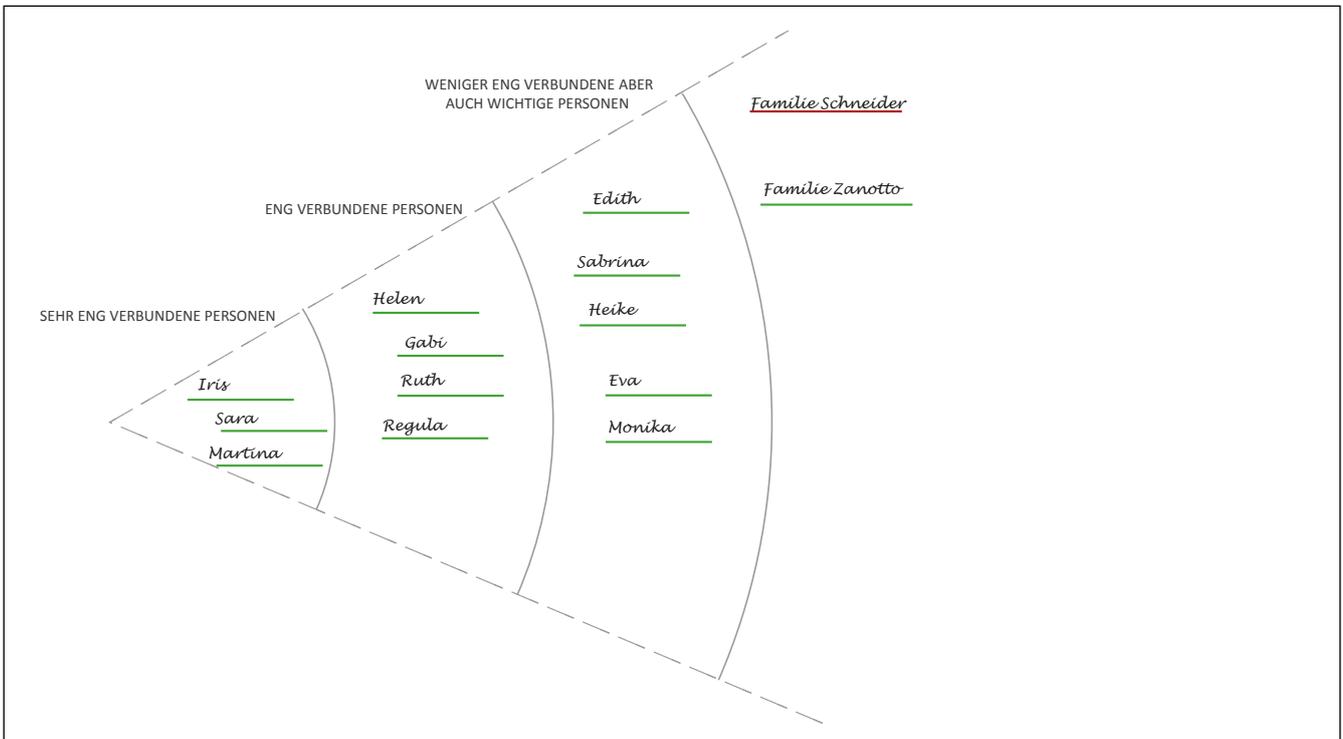
Erika steht am Beginn ihrer Pensionierung und lebt in einer Partnerschaft. Sie ist mehrfache Mutter und Grossmutter und verfügt über ein mittleres Einkommen.

#### *Unterstützung und Belastung durch persönliche/nachbarschaftliche Beziehungen (Erika)*

Von allen insgesamt befragten Personen verfügt Erika über das breiteste Unterstützungsnetzwerk. Die Breite offenbart sich erstens an der Zahl der genannten Personen: Nachbarinnen wie Edith, Sabrina und Heike werden ebenso benannt wie ehemalige Arbeitskolleginnen (Regula, Gabi, Eva und Monika) und Freundinnen (Iris, Sara, Martina, Ruth und Helen). Zweitens zeigt sich eine Breite in der geographischen Streuung der genannten Personen: Lediglich der Kreis S5-Stadt der Netzwerkkarte bleibt ungefüllt. Interessant ist hier, dass die Beziehung zu zwei Kolleginnen um die 60, Ruth und Helen, die mittlerweile ausserhalb des Kantons Zürich leben, als die «stabilsten» Beziehungen bis heute bezeichnet werden. Zugleich werden jedoch diese Kolleginnen zwar als eng verbunden eingeschätzt, jedoch gibt es weitere drei Kolleginnen, die in Uster wohnhaft sind, denen sich die befragte Person sehr eng verbunden fühlt (Iris, Sara und Martina). Es zeigt sich somit – drittens – auch eine Breite im Differenzierungsgrad der einzelnen Beziehungen: Ein einheitliches Muster ist schwer erkennbar. Viertens offenbart sich eine Breite bezogen auf die eigene Konzeption einer möglichen Unterstützung. Die Viel-



9 Ausschnitt Netzkarte Erika, Grossanlage.



10 Ausschnitt Beziehungskreis Erika, Grossanlage.

zahl an Personen ist auch ein Resultat eines breiten Verständnisses von möglichen Unterstützungsleistungen. Diese reichen von Zusammensein, ideeller Unterstützung, Vergangenheitsbewältigung, Veloflicken bis hin zu Blumengiessen, Bearbeitung von Problemen der Gartenpflege, Ausleihe von Haushaltsdingen und Schlüsselübergabe in den eigenen Ferien. Langjährige Kontakte dominieren das Netzwerkbild Erikas und werden als sehr wertvolle Beziehungen eingeschätzt, die resistenter gegenüber Spannungen sind.

Bei Erika offenbart der Blick in die Vergangenheit veränderte Begegnungsorte und somit auch veränderte Kontaktmöglichkeiten. Auch hier wird die eigene Mutterschaft als ein entscheidender Faktor in der Wahl der Begegnungsorte gesehen: Früher als Mutter stellten die Spielplätze innerhalb der Grosssiedlung einen zentralen Begegnungsort dar. Kinder geben zudem Gesprächsstoff, der die Kontaktaufnahme zu fremden Personen erleichtern kann: Man hat von Beginn an eine Gemeinsamkeit, wenn die Kinder im etwa gleichen Alter sind. Heute zieht es sie nur noch selten, während des Hübens ihrer Enkelin, dorthin.

Da Erika kein Auto fährt, ist die Tiefgarage weniger ein Ort der Begegnung: Ihr Weg führt sie eher in den Velokeller. Wie bei allen befragten Personen zeigt sich auch hier, dass die innerhalb der Siedlungsform und im Umfeld gewählten Wege sehr individuell sind und sich nach den Gewohnheiten und Präferenzen der einzelnen Person richten.

Blickt man auf das breite Netz an Unterstützungspersonen, so fällt – wie bei Emma – das Geschlecht ins Auge: Es zeigt sich ein Überhang zu Personen weiblichen Geschlechts. Im ersten Moment zeigte sich Erika überrascht darüber, hat sie doch stets in einem von Männern dominierten Umfeld gearbeitet. Eine potentielle Ursache schreibt sie ihren heutigen Aktivitäten zu. Beispielsweise im Frauenchor, in den Turngruppen des Fitnesscenters dominierten die Personen weiblichen Geschlechts.

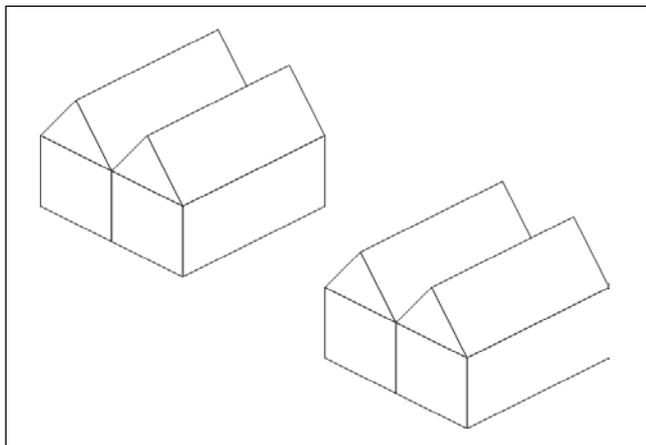
#### *Nachbarschaftliches Zusammenleben (Erika)*

Es gibt keine ritualisierten Formen der Nachbarschaft: Hausmeister kümmern sich um die Instandhaltung der Gebäude und die Pflege der Grünflächen. Die derzeitigen Sanierungsarbeiten führen zudem zu einer hohen Fluktuation der Bewohnerschaft.

Neben diesen Besonderheiten der Organisation von Nachbarschaft wird auch von Erika auf das verbindende Element der ähnlichen Bewohnerschaft verwiesen, d.h. man kommt aus ähnlichen Schichten. Diese Homogenität scheint jedoch bedroht aufgrund der Sanierungsarbeiten: Die nachfolgend höheren Mieten in Verknüpfung mit den zahlreichen Auszügen legen nahe, dass sich das Bild der Bewohnerschaft in naher Zukunft verändern wird.

#### **Nachbarschaftsbeziehungen im Doppelhaus**

Der dritte Typ («Doppelhaus») ist genossenschaftlich organisiert und fasst in Form eines Doppelhaustypus jeweils zwei Parteien unter einem Dach. Jeder Einheit ist ein Garten zugedacht, welcher eingesäumt ist durch Gartenzaun oder Hecke. Die Häuser wurden in den 1980ern gebaut und sollen bis 2020 abgerissen werden.



11 Doppelhaus.

## Reto

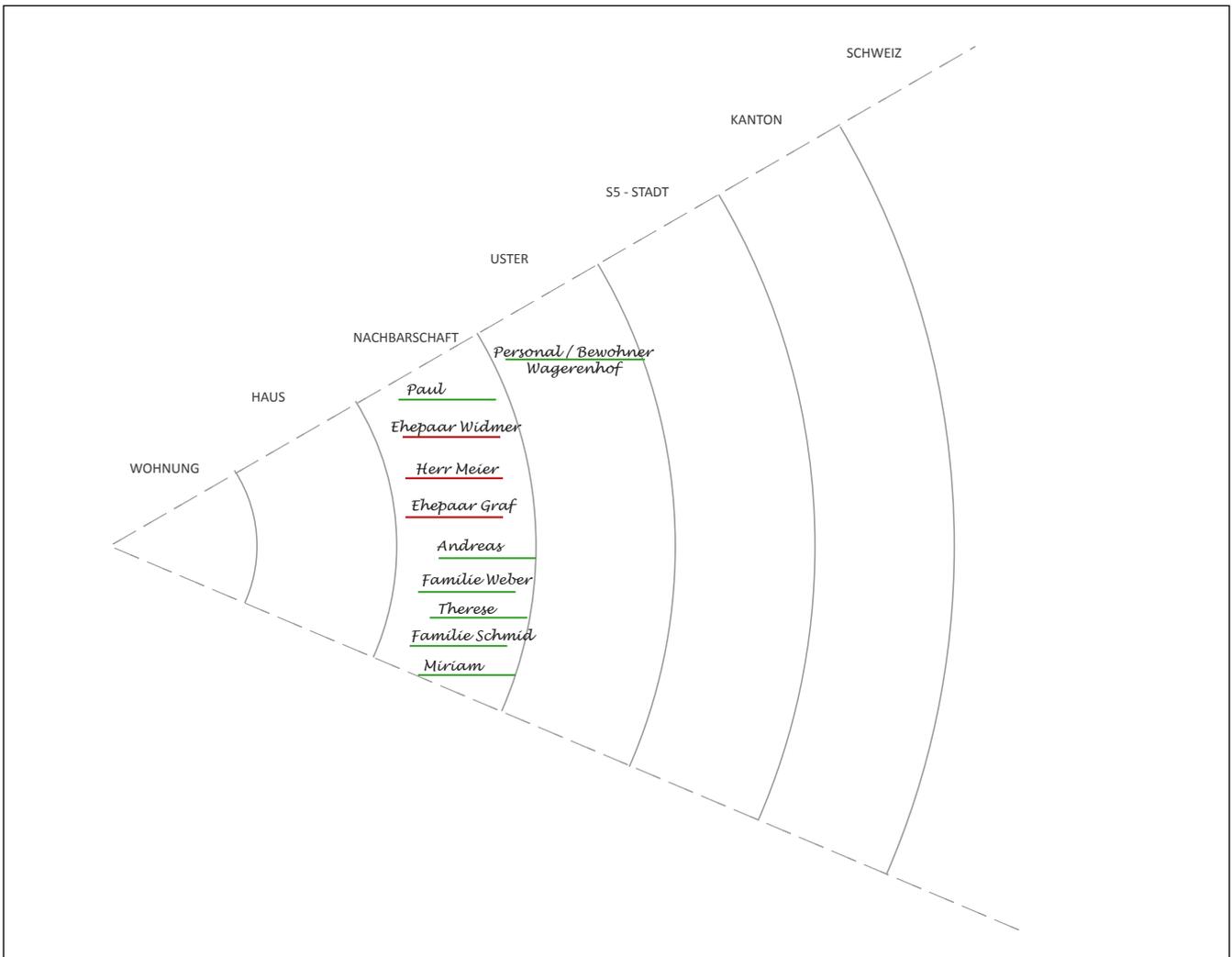
Reto befindet sich im Übergang zur Pensionierung und ist mehrfacher Vater. Er lebt in einer Partnerschaft. Das Einkommen kann eher der unteren Mittelschicht zugeordnet werden.

### *Unterstützung und Belastung durch persönliche/nachbarschaftliche Beziehungen (Reto)*

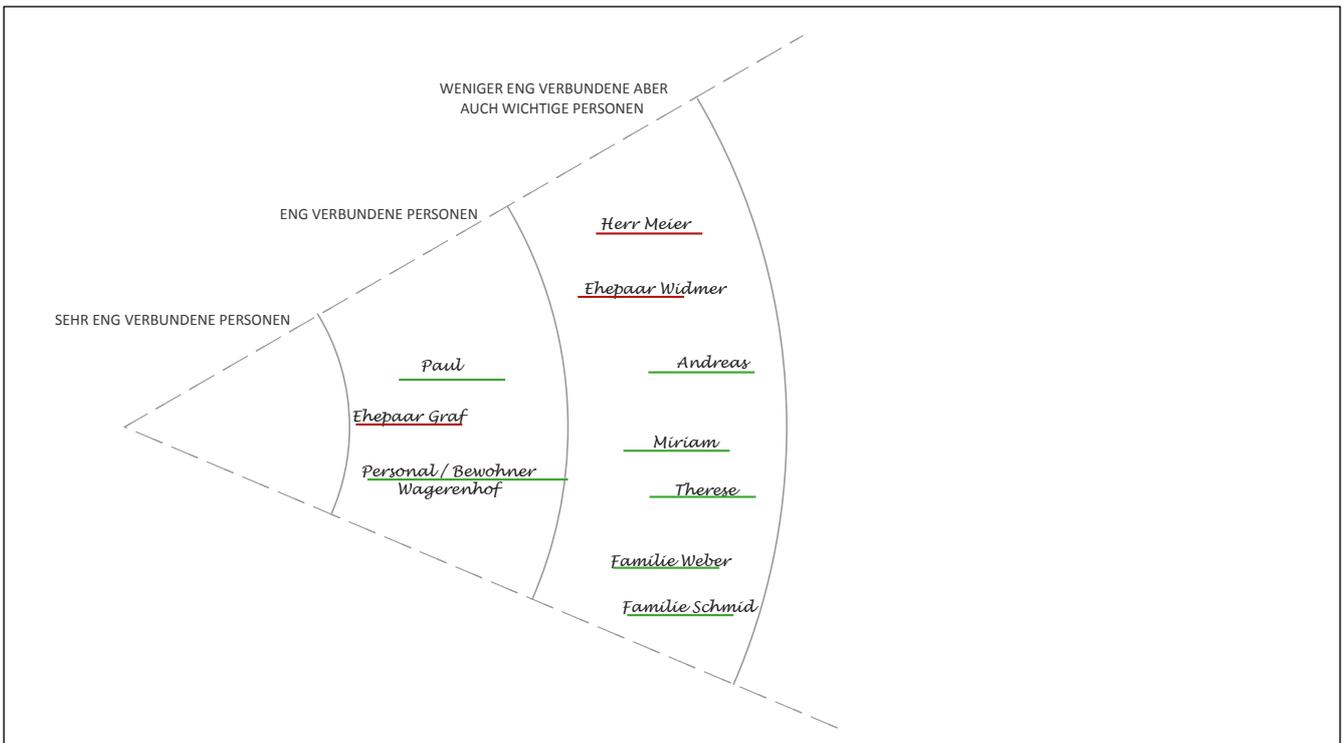
Die S5-Stadt ist für Reto kein geliebter Massstab: Im gesamten Interview findet sich keinerlei Referenz auf die Möglichkeiten der Mobilität, die sich durch die S-Bahn-Linien 5 und 15 bieten. Insgesamt scheint Reto wenig mobil zu sein: Die Aktivitäten und Kontakte sind sehr auf den nachbarschaftlichen Nahraum sowie das Quartier beschränkt. So offenbart sich im Gespräch eine Person, die sich sehr auf Quartiersebene engagiert: Man hat beim Kaffee ein offenes Ohr für die Themen und Nöte einzelner BewohnerInnen des öffentlichen Wohn- und Begegnungszentrums und übernimmt Besuchsdienste für einzelne BewohnerInnen des nahe gelegenen Alters- und Krankenhauses. Bei Reto zeigt sich somit eine Überlagerung von Territorium und Unterstützung: Die Unterstützungsprozesse und das eigene Engagement finden in der näheren Umgebung statt.

Insgesamt kann das Beziehungsnetzwerk Retos als räumlicher Mikrokosmos charakterisiert werden: Alle Beziehungen werden im Nahraum der Siedlung, der unmittelbaren Nachbarschaft oder des Quartiers gepflegt.

Interessant ist jedoch, dass die Formen der Unterstützung sehr breit sind: Reto ist sehr sozial engagiert und lässt seine Beziehungen nicht von dem Gefühl leiten, dass er für sein Engagement kurzfristig etwas zurückerhalten müsse. Vielmehr geht er mit offenen Augen und Ohren durch Nachbarschaft und Quartier und nimmt die Nöte und Bedürfnisse einzelner Personen auf. So nimmt man nicht nur selbst Hilfe in Anspruch, beispielsweise indem Miriam aus der unmittelbaren Nachbarschaft die eigene Katze hütet, sondern man bietet seine Hilfe in der unmittelbaren Nachbarschaft auch an, beispielsweise indem man die Tiere von anderen hütet, sich im Besuchsdienst des Kranken- und Altersheims oder auch in nachbarschaftlichen Projekten engagiert.



12 Ausschnitt Netzkarte Reto, Doppelhaus.



13 Ausschnitt Beziehungskreis Reto, Doppelhaus.

### *Nachbarschaftliches Zusammenleben (Reto)*

Die Siedlungsform lässt ein angelegtes Miteinander erkennen: Es gibt strukturierende Regeln, welche Höhe beispielsweise eine Hecke angrenzend zum Nachbargarten maximal haben darf. Bei Unstimmigkeiten aufgrund von Regelverstößen gibt es die Möglichkeit, einen hier wohnenden und ernannten Obmann zur Schlichtung des Konfliktes hinzuzuziehen.

Derzeit beobachtet Reto einen Wechsel im Zyklus der BewohnerInnen: Es gibt nur noch wenige «Alteingesessene». Reto wohnt bereits über 20 Jahre hier. Er selbst sei damals aufgrund des «Umschwungs» (kleinen Gartens) und des kurzen Arbeitsweges mit Frau und zwei Kindern in die Reihenhaussiedlung gezogen. Nun ziehen immer mehr Personen der älteren Generation aus bzw. haben diesen Umzug bereits hinter sich gebracht. Die jüngere Generation, die nachzieht, bestehe in der Regel aus alleinerziehenden Müttern mit ihren Kindern, die sich über den geringen Mietzins und den Umschwung freuen.

Allerdings seien diese eben auch oftmals mit der Pflege des Umschwungs überfordert: Der schöne Garten verwahrlose, manchmal überschreiten auch nicht gepflegte Pflanzen die Grundstücksgrenzen im Gartenbereich. Trotz des Generationenwechsels ist ein verbindendes Gefühl erkennbar: Man hat einen ähnlichen sozialen Status, die Reicherer, Gehobenerer wohnen auf der anderen Seite der Strasse.

Der Garten ist einerseits ein sehr verbindendes Element dieser Siedlungsform: hier werden Kontakte angebahnt, man kann über den Gartenzaun hinweg ein Schwätzchen halten oder sich über gemeinsame Garteninteressen austauschen. So leistet Reto gerne Nachbarschaftshilfe, indem er Kräuter aus dem eigenen Kräutergarten oder Himbeersetzlinge abgibt. Zugleich birgt der Garten auch ein Konfliktpotenzial, wenn gestalterische Vorstellungen wie beispielsweise die Heckengrösse oder der allgemeine Pflegezustand nicht übereinstimmen oder wenn die Haustiere von Herrn Meier die Grundstücksgrenzen ignorieren und im eigenen Garten die Haustiere oder auch Personen bedrohen.

### **Erkenntnisse und weiterführende Fragestellungen**

Zur Erinnerung, den Ausgangspunkt für die vorliegenden Erkenntnisse bildeten die beiden Thesen: Das kleinteilige architektonische Nebeneinander in der Agglomeration ist durch Abgeschlossenheit gekennzeichnet und auf Homogenität ausgerichtet, was unmittelbar Auswirkungen auf das soziale Netzwerk und dessen entsprechende Nutzung hat (These 1). Vor dem Hintergrund erweiterter Mobilitäts- und Vernetzungsmöglichkeiten bildet die weitgehende Entkopplung von alltäglicher Unterstützung und Wohnort ein Markenzeichen des nachbarschaftlichen Umgangs in der Agglomeration (These 2). Beide Thesen können mit dem aktuellen Erkenntnisstand weder vollständig bestätigt noch widerlegt werden. Doch werden im Folgenden zentrale Erkenntnisse mit der Spannung von Homogenität und Heterogenität, der Sozialen und räumlichen Dimension der Nachbarschaft(-sbeziehung), der Entkopplung von alltäglicher Unterstützung und Wohnort sowie Alters- und Schichtabhängigkeit von Nachbarschaftsbeziehungen dargestellt, die unmittelbar im Bezug zu den Kernthemen der Thesen stehen.

### **Spannung von Homogenität und Heterogenität**

Am Beispiel des untersuchten Gebietes (S5-Stadt bzw. Uster) zeigt sich, wie sich der suburbane Raum in einer hohen Geschwindigkeit nahezu ungestaltet und ungesteuert zu einem Geflecht von vielfältigen Siedlungsstrukturen verdichtet, welches sich durch das unvermittelte Nebeneinander aus flächenintensiven Ein- oder Zweifamilienhäusern, flachen Zeilenbauten als auch Punkt-Hochhäusern auszeichnet. Gleichzeitig entstehen in diesen Siedlungsräumen neue, vielfältige Formen von Nachbarschaftsverhältnissen, die weder dem Image des anonymen Nebeneinanders, den eher distanzierten Nachbarschaftsverhältnissen in der Stadt noch dem Bild der engen zwischenmenschlichen Beziehungen, des «man kennt sich» auf dem Land entsprechen. Häufig stehen diese «Siedlungsinseln» räumlich isoliert irgendwo im Stadt-Land-Gefüge, eingeteilt in kleinere Einheiten und zugeschnitten auf spezifische soziale Bevölkerungsschichten. Laut Beetz (2007: 245) führen ähnliche Bedürfnisse und Lebenslagen dazu, dass Nachbarschaftsbeziehungen eher gepflegt werden als in heterogeneren Formen des Zusammenlebens. Als Erfolgsfaktoren für die Entwicklung von Nachbarschaften können die «soziale Zusammensetzung der Bewohner, ihre Lebensstile, Mentalitäten, Zeitrhythmen und Verhaltensweisen genannt werden». Dies scheint sich in den Ergebnissen der vorliegenden Studie zu bestätigen. Hier offenbart sich gerade mit der Homogenität und Heterogenität in der BewohnerInnen-Struktur ein spannungsreicher Einflussfaktor für die Ausgestaltung von Nachbarschaftsbeziehungen. So bildet sich bei der Interviewten Emma eine homogenisierte «Gated Community» innerhalb des Hauses: Die Abgrenzung zur Nachbarschaft und zu anderen Wohnformen geschieht nicht auf der Basis baulicher Gegebenheiten, sondern über den Status der BewohnerInnen. Auch der Interviewte Reto beschreibt ein verbindendes Gefühl der Homogenität aufgrund eines ähnlichen Status. Dieses Gefühl wird noch durch eine deutliche Abgrenzung verstärkt: «Die Reicheren, Gehobeneren wohnen auf der anderen Seite der Strasse.» Nebeneinandergereiht und unverbunden erschweren also agglomerative Formen räumlicher Isolation nicht nur das Gefühl eines gemeinsamen Miteinanders im gemeinsamen Lebensraum, sondern führen zu einer hohen Sensibilität für und Funktion von Homogenität und Heterogenität.

### **Soziale und räumliche Dimension der Nachbarschaft(-sbeziehung)**

Traditionell fokussiert der Begriff Nachbarschaft auf eine klassische Vorstellung territorial gebundener, homogener Gemeinschaft in einer kleinräumigen Einheit. Dies impliziert ein wohlgeordnetes, auf ein Gebiet bezogenes soziales Zusammenleben, welches es möglich macht, soziale Unterstützung und Integration im Nahraum zu finden. Der Begriff Nachbarschaftsbeziehung verweist auf die persönlichen und interaktiven Ausgestaltungsformen mit Personen, mit denen wir in einer wie auch immer gearteten regelmässigen räumlichen Nähe stehen bzw. standen. Im Gegensatz zur territorial gebundenen Nachbarschaft werden Nachbarschaftsbeziehungen durch die Beteiligten selbst definiert und sind das Produkt ihrer Eigenleistung. Dabei unterscheiden sich die «nachhaltigen» Nachbarschaftsbeziehungen u. a. von Freundschaftsbeziehungen derart, dass in letzteren die ganze Person als unabdingbare Beziehungsvoraussetzung gilt, wohingegen sich Nachbarschaftsbeziehungen vor allem auf sehr partielle Persönlichkeitsaspekte beschrän-

ken. Sichtbar wird die Nachbarschaftsbeziehung vor allem im alltäglichen Geschehen mit seinen unvorhergesehenen Situationen und daraus resultierenden (meist informativen und instrumentellen) Unterstützungsleistungen. Soll die «Neue Nachbarschaft» tatsächlich fundiert erschlossen werden, so bedarf es zunächst einer Perspektiverweiterung, in der die Perspektive der territorial-architektonisch angelegten Nachbarschaft und die der sozial-gelebten Nachbarschaftsbeziehungen in künftigen Untersuchungen zusammen gedacht und fokussiert werden.

### **Entkopplung von alltäglicher Unterstützung und Wohnort**

Durch veränderte Mobilität und gesteigerte Möglichkeiten der Vernetzung (neue Medien) differenzieren sich in modernen Gesellschaften die örtlichen Bezüge sozialer Kontakte immer mehr aus, und persönliche Beziehungen erfahren eine neue räumliche Ausgestaltung. So sind aktuell bedeutsame persönliche Beziehungen immer weniger nur im Nahraum (Territorium des Quartiers) verortet, sondern das Netz persönlicher Beziehungen ist zumeist räumlich weit aufgespannt. Es kommt zu einer Entkopplung von alltäglichen Unterstützungsanliegen und Wohnort. Heute ist vor allem die mobile, jüngere Generation nicht mehr an die sozialen Interaktionen vor Ort gebunden. Deren Beziehungsnetzwerk ist weit verteilt und löst sich zunehmend von der direkten Umgebung. Selbst die der Nachbarschaftsbeziehung zuzuschreibende Funktion der alltäglichen Unterstützung ist durchdrungen von erweiterter räumlicher Ausgestaltung und ist immer weniger nur ausschließlich im Wohnquartier verortet. Auch beeinflusst das verbesserte – und mittlerweile selbstverständliche – Angebot an Dienstleistungen die Nachfrage nachbarschaftlicher Unterstützung wesentlich. Das bedeutet, dass die klassischen Formen alltäglicher Hilfe (wie z. B. das «Eierausborgen») heute oftmals durch nichtpersonalisierte Formen (z. B. zur Tankstelle um die Ecke gehen) substituiert werden. Andererseits werden zunehmend ritualisierte Formen des nachbarschaftlichen Miteinanders gerade unter WohnungseigentümerInnen installiert, die sich dann aber meist wie bei Erika durch einen projektförmigen Charakter (wie Aussenputz) auszeichnen. Im Vordergrund scheint hier das Kapital, das die Personen im Haus bindet, zu stehen und nicht das Kapital, mit dem Brücken aus dem eigenen Haus in die nachbarschaftliche Umgebung geschlagen werden können.

### **Alters- und Schichtabhängigkeit von Nachbarschaftsbeziehungen**

Ein nachbarschaftlicher Nahraum im Agglomerationsgebiet der S5-Stadt scheint auf den ersten Blick nur noch von bestimmten Personen- bzw. Altersgruppen genutzt und gelebt zu werden, die dort auch vorwiegend in einer erhöhten Kontakt- und Kommunikationsdichte ihre persönlichen Beziehungen leben. Dies sind sozusagen «Gefangene» in der Agglomeration, insbesondere Kinder (und speziell die Altersgruppe der Kids, d. h. im Alter von 10–14 Jahren), Jugendliche, alte Menschen sowie Menschen mit Behinderungen. Dabei bestehen allerdings in den Gruppen nochmals z. T. erhebliche Unterschiede im Aktionsradius aufgrund des sozioökonomischen Hintergrundes und der Herkunft. Während mittel- und Oberschichtorientierte Kinder und Jugendliche tendenziell ein Freizeitangebot wahrnehmen können, welches sich über das gesamte S5-Stadt-Gebiet erstreckt, indem sie beispielsweise zum Ballettunterricht nach Wetzikon, ins Kino nach Zürich oder zum

Reiten in die Natur gefahren werden, sind Kinder aus benachteiligten Familien in ihrer Freizeit meist auf den öffentlichen Nahraum fixiert (vgl. Zeiher/Zeiher 1994). Vor diesem Hintergrund bilden diese erwähnten Alters- und Personengruppen genau jene BewohnerInnen, die aufgrund eher eingeschränkter Mobilität auf den zugänglichen Nahraum angewiesen sind und für die das Zusammenspiel von klassisch territorial gebundener Nachbarschaft und persönlicher Nachbarschaftsbeziehung unweigerlich eine stärkere Bedeutung besitzt.

### **Weiterführende Perspektiven**

Mit der vorliegenden Studie konnte im Sinne der Exploration ein erster thematischer Einblick gegeben werden. Zugleich wurden mit diesem forschenden Zugang noch neue Perspektiven offenbart, die im Folgenden kurz angerissen werden und die es in einer weiterführenden Erforschung der Verbindung von Nachbarschaften und Architektur in der Agglomeration zu verfolgen gilt:

#### **Lebensphase als markanter Einflussfaktor auf den Masstab**

Die Ausgestaltung bzw. Intensität von Nachbarschaftsbeziehungen ist abhängig von der Lebensphase. Phasen mit weniger Mobilität und mehr Bedarf an Unterstützungsmöglichkeiten und Erfahrungsaustausch, wie beispielsweise bei Müttern mit Kindern, weisen ein dichteres Nachbarschaftsbeziehungsgeflecht auf. Mit der zunehmenden Selbstständigkeit der Kinder und der Selbstorientierung der Mutter werden aber genau diese Beziehungsgeflechte zunehmend flüchtig und der Masstab für persönliche Beziehungen erweitert sich (wieder).

#### **Konfliktbehafteter Wechsel im Zyklus der Siedlungsform**

Wie das Beispiel des Interviewten Reto zeigt, ziehen nach ca. 20 Jahren die «Alten» aus, es kommt zum Generationswechsel, und eine neue Generation (wie junge Alleinerziehende) zieht nach. Einerseits gibt es unter den «Alteingesessenen» eingespielte und diffuse Vorstellungen von privater und gemeinschaftlicher Nutzung, die für «Neue» verborgen sind. Andererseits besteht ein gewachsener persönlicher Radius bei den «Alten», der meist durch deutlich andere Vorstellungen vom Wohnen, der Nutzung des Gartens usw. gekennzeichnet ist. Konflikte sind vorprogrammiert. Das verbindende Element der Homogenisierung der Bewohnerschaft funktioniert nicht mehr automatisch, und es entstehen vermehrt Abgrenzungen im Nahraum. Hier scheint die Sichtweite für die Grenzsetzung besonders bedeutsam und der Garten bildet in diesem Zusammenhang eine besonders sensible Pufferzone. In diesem Kontext kann auch die Person des Obmanns als eine hoffnungslose Figur betrachtet werden, die versucht, ein «wohlgeordnetes» Miteinander in einem brüchig-heterogenen Nahraum zu inszenieren.

#### **Veränderte Mobilitäts- und Vernetzungsmöglichkeiten**

Persönliche Beziehungen sind heute durch eine z. T. massive Veränderung von Mobilitäts- und Vernetzungsmöglichkeiten nicht mehr nur im unmittelbaren Nahraum verortet. Vielmehr sind heute persönliche Beziehungen zunehmend flexibel und mobil. Dies bedeutet, dass sich Nachbarschaft(en) bzw. Netze persönlicher Beziehungen heute weit aufspannen und sich nicht mehr nur territorial auf die unmittelbaren

telbare Umgebung begrenzen. Klassische Formen von nachbarschaftlicher Unterstützung, Kontrolle und Belastung werden auch an andere Orte, innerhalb und ausserhalb des Agglomerationsgebietes, verlagert.

Infolge dieser (und weiterer) Ausdifferenzierungen bleibt die persönliche Nähe in persönlichen Beziehungen aber nicht mehr selbstverständlich. Mit den Worten von Anthony Giddens bedeutet Ausdifferenzierung auf der Mikro-Ebene «Entbettung», und gerade für (klassische) «AgglomeritInnen» (wie junge Singles) scheint es über Mobilität möglich, dass sie sich sozusagen individuell rückbetten (vgl. Tully/Baier 2006).

### **Überspringen des Nahraumes in der Agglomeration**

Durch vermehrte Mobilität der (idealtypischen) AgglomeritInnen ändert sich der Nahraum und wird «übersprungen». Das Haus (die Wohnung und die unmittelbare Nachbarschaft) hat nach wie vor Bedeutung, die Ebene des Quartiers wird ausgeblendet und Unterstützungsleistung vielfach an ferneren Orten (z. B. in Zürich) beansprucht (Figur der Matroschka). Der Raum dazwischen bleibt leer.

### **Ausgeprägte Differenzierung zwischen unterstützend und emotional**

Der Partner oder die Partnerin bzw. die Familienmitglieder leisten sehr viel an alltäglicher Unterstützungsleistung. Ergänzungsleistungen werden nur dann in der Nachbarschaft gesucht, wenn Lücken in den zwei Unterstützungsebenen bestehen und der «Erhalt des Häuslichen» und des Beziehungssystems gesichert werden muss. Damit einher geht eine personelle Austauschbarkeit auch mit an sich unterstützenden NachbarInnen, was u. a. auf eine emotionale Nichtgebundenheit zwischen diesen verweist.

### **Schlussfolgerungen für die Quartierentwicklung**

Ein Ausgangspunkt für die vorliegende Studie waren die negativen Erfahrungen eines sozialen Vereins in Uster, der einen Quartierentwicklungsprozess über vor Ort aktive, engagierte Schlüsselpersonen als Multiplikatoren in Gang setzen wollte, was jedoch nicht wirklich zur gewünschten «Quartieraktivierung» führte. Im Rahmen der Aktivitäten rund um den Quartierentwicklungsprozess wurden die BewohnerInnen des fokussierten Quartiers als homogene Gruppe angesprochen. Dabei wurde versucht, sie zur nachbarschaftlichen Unterstützung zu aktivieren. Diese Vorstellung von einer Kongruenz zwischen einem bestimmten Gebiet und der sich darin abspielenden unterstützenden Beziehungsstrukturen erscheint unter den gegebenen gesellschaftlichen Entwicklungen jedoch immer weniger adäquat, um nachhaltige Entwicklungen der Nachbarschaften und damit des Quartiers zu erreichen. Dies haben die Ergebnisse der vorliegenden Studie gezeigt:

Erstens muss die Perspektive der territorial-architektonisch angelegten Nachbarschaft und die der sozial-gelebten Nachbarschaftsbeziehungen in künftigen Untersuchungen zusammen gedacht und fokussiert werden.

Zweitens sind aktuell bedeutsame persönliche Beziehungen immer weniger nur im Nahraum (Territorium des Quartiers) verortet, sondern ist das Netz persönlicher Beziehungen zumeist räumlich weit aufgespannt, was v. a. bei der mobilen, jüngeren Generation zu beobachten ist.

Drittens ist die Ausgestaltung von Nachbarschaftsbeziehungen alters- und schichtabhängig: Bestimmte Alters- und Personengruppen sind aufgrund eher eingeschränkter Mobilität auf den zugänglichen Nahraum angewiesen, wodurch für sie das Zusammenspiel von klassisch territorial gebundener Nachbarschaft und persönlicher Nachbarschaftsbeziehung unweigerlich eine stärkere Bedeutung besitzt.

Viertens liegt im Verhältnis zwischen Homogenität und Heterogenität in der BewohnerInnen-Struktur ein spannungsreicher Einflussfaktor für die Ausgestaltung von Nachbarschaftsbeziehungen. Ähnliche Bedürfnisse und Lebenslagen führen dazu, dass Nachbarschaftsbeziehungen eher gepflegt werden als in heterogenen Formen des Zusammenlebens.

Vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse stellt sich die Frage: *Welche Konsequenzen lassen sich für Akteure ableiten, die einen nachhaltigen Quartierentwicklungsprozess initiieren und umsetzen wollen?*

Akteure der Quartierentwicklung sind in ihrer Arbeit gefordert, das Quartier und seine BewohnerInnen als heterogenes Interdependenzgeflecht wahrzunehmen. Dies bedeutet:

Die unterstützenden Beziehungsstrukturen in einem bestimmten Gebiet sind erstens als (nicht immer direkt wahrnehmbares) «Interdependenzgeflecht» aufzuschliessen, welches durch überlagerndes Handeln von Menschen gebildet wird. Theoretisch lässt sich dieses «Interdependenzgeflecht» als sogenannte «Figuration» beschreiben, welche sich dadurch konstituiert, dass die BewohnerInnen als ganze Person mit «ihrem ganzen Tun und Lassen in ihren Beziehungen zueinander» (Elias 2006: 142) stehen. «(D)ie Voraussetzung dafür, dass sie eine spezifische Figuration miteinander bilden, ist nicht nur ihre Interdependenz als Verbündete, sondern auch als Gegner» (ebd.). Übertragen auf die Frage einer nachhaltigen Quartierarbeit bildet also die Frage, «...was Menschen eigentlich in Figurationen zusammenbindet» (Elias 2006: 144), den Ausgangspunkt der Überlegungen. Ins Zentrum sind damit die wechselseitige Abhängigkeit der Menschen voneinander und ihre Ausrichtung aneinander in den Blick zu rücken (vgl. auch Treibel 2008).

Des Weiteren reicht ein auf die persönlichen Beziehungen bzw. dem menschlichen Handeln fokussierter Ansatz der Quartierentwicklung genauso wenig aus wie einer, der sich auf die architektonisch-planerischen Konstruktionen des Quartiers beschränkt: Ein Quartier bzw. die in ihm agierenden Personen sind heute viel komplexer, wie die Ergebnisse des vorliegenden Projektes gezeigt haben. Diese Perspektiven müssen deshalb vielmehr in ein tragfähiges und damit «duales» Verhältnis von Struktur und Handeln (im Sinne Giddens 1988) gesetzt werden. Das heisst, es gilt, diesen doppelten Charakter der wechselseitigen Verwobenheit von sozialem Handeln innerhalb persönlicher Beziehungen sowie der territorialen Nähe/örtlichen Bebauung aufzugreifen. So gilt es, «Quartierstruktur und Nachbarschaft» im Kontext der aktuellen Leistungen von persönlichen Beziehungen (Unterstützung/ Belastung), ihrer räumlichen und emotionalen Verortung sowie den territorial-architektonischen Gegebenheiten und wahrgenommenen Möglichkeiten des Quartiers zu erfassen. Räumliche Nähe stellt hierbei eine notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzung für die Entstehung von Nachbarschaftsbeziehungen dar (vgl. Müller/Rohr-Zänker 1998), und territorial-bauliche Einflussfaktoren (vgl. Har-

loff et al. 1999) werden erst über das Handeln der oder des Einzelnen «zum Leben erweckt», was wiederum u. a. stark von Interessen und Problemen sowie sozialem Status und aktueller Lebensphase der Handelnden abhängig ist (vgl. Heidbrink 2009).

## Literatur

- Böhnisch, L., Lenz, K. & Schröer, W 2009, *Sozialisation und Bewältigung*, Juventa, Weinheim.
- Bullinger, H. & Nowak, J 1998, «Soziale Netzwerkarbeit: eine Einführung für soziale Berufe», in: W Settertobulte, Ch Palentien & K Hurrelmann (Hrsg.), *Gesundheitsversorgung für Kinder und Jugendliche. Ein Praxishandbuch*, Asanger, Heidelberg.
- Elias, N 2006, *Was ist Soziologie? 1. Auflage*, Suhrkamp, Frankfurt am Main (Gesammelte Schriften/Norbert Elias, 5).
- Fischer, C 1982, *To dwell among friend*, Chicago University Press, Chicago.
- Giddens, A 1988, *Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung*, Campus-Verlag, Frankfurt am Main.
- Günther, J. & Nestmann, F 2000, «Quo vadis, Hausgemeinschaft? Zum Wandel nachbarschaftlicher Beziehungen in den östlichen Bundesländern», in *Gruppensdynamik* 31: 321–337.
- Günther, J 2005, «Das soziale Netz der Nachbarschaft als System informeller Hilfe», in *Gruppendynamik und Organisationsberatung*, 36: 427–442.
- Günther, J, «Nachbarschaft und nachbarschaftliche Beziehung», in Lenz & Nestmann 2008, *Handbuch persönliche Beziehungen*: 445–464.
- Hanses, A 2000, «Biographische Diagnostik in der Sozialen Arbeit. Über die Notwendigkeit und Möglichkeit eine hermeneutischen Fallverstehens im institutionellen Kontext», in *neue praxis*, 30 Jg.: 357–379.
- Harloff, HJ, Christiaanse, J, Kees, W, Wendorf, G & Zillich, K 1999, *Die Bedeutung von Wohngruppen für die Bildung nachhaltiger Konsummuster*. Forschungsbericht aus der Abteilung Psychologie im Institut für Sozialwissenschaften der Technischen Universität Berlin, Nr. 1999-1 <http://psydok.sulb.uni-saarland.de/volltexte/2005/440/pdf/ber199901.pdf>.
- Heidbrink, H, Lück, H, Schmidtman, H 2009, *Psychologie sozialer Beziehungen*, 1. Aufl. Kohlhammer, Stuttgart.
- Hollstein, B. & Straus, F 2004, *Call for Paper. Qualitative Netzwerkanalyse. Konzepte, Methoden, Anwendungen*.
- Höllinger, F 1989, «Familie und soziale Netzwerke in fortgeschrittenen Industriegesellschaften. Eine vergleichende empirische Untersuchung in sieben Nationen», in *Soziale Welt* 40: 513–537.
- House, JS 1981, *Work stress and social support*. Reading, MA, Addison-Wesley.
- House, JS, Umberson, D & Landis, KR 1988, «Structures and Processes of Social Support», in *Annual Reviews of Sociology* 14: 293–318.
- House, James S./Landis, Karl R./Umberson, Debra (1988): Structures and processes of social support. In: Annual Review of Sociology 14: 293–318.
- Keupp, H 2000, *Eine Gesellschaft der Ichlinge? Zum bürgerschaftlichen Engagement von Heranwachsenden*, SOS-Kinderdorf, München.
- Keupp, H. u. a. 2002a, *Individualisierung und posttraditionale Ligaturen – die sozialen Figurationen der reflexiven Moderne*, Arbeitsbericht. <http://www.ipp-muenchen.de/texte/b2-bericht-2002.pdf>.
- Keupp, H. u. a. 2002b, *Individualisierung und posttraditionale Ligaturen – die sozialen Figurationen der reflexiven Moderne. Antrag zur Weiterförderung*, <http://www.ipp-muenchen.de/texte/b2-antrag-2002.pdf>.
- Kluwer, B. V. (Hrsg.) 2003, «Weak ties in networked and technologies», in *Communities and technologies*: 265–286.
- Laireiter, A & Baumann, U 1992; «Network Structures and Support Functions – Theoretical and Empirical Analyses» in HOF Veiel & U Baumann (Hrsg.), *The Meaning and Measurement of Social Support*, Hemisphere, New York: 33–55.
- Laireiter, A & Lettner, K 1993, «Belastende Aspekte Sozialer Netzwerke und Sozialer Unterstützung. Ein Überblick über den Phänomenbereich und die Methodik», in A Laireiter (Hrsg.), *Soziale Netzwerke und Soziale Unterstützung. Konzepte, Methoden und Befunde*, Huber, Bern: 101–111.
- Lenz, K 1986, *Alltagswelten von Jugendlichen: Eine empirische Studie über jugendliche Handlungstypen*, Campus, Frankfurt a. M.
- Lenz, K 1995, *Auswertungsphase als Typisierungprozess*, unveröffentlichtes Arbeitspapier, Dresden.
- Lenz, K 2008, «Persönliche Beziehungen: Soziologische Traditionslinien» in K Lenz & F Nestmann (Hrsg.) 2008, *Handbuch persönliche Beziehungen*, Juventa, Weinheim: 29–48.
- Lenz, K & Nestmann, F (Hrsg.) 2008, *Handbuch persönliche Beziehungen*, Juventa, Weinheim.
- Lin, N 1999, *Building a network theory of social capital*, *Connections*, 22: 28–51.
- Lin, N, Cook, K & Burt, RS (Hrsg.) 2001, *Social capital: theory and research*. New York.
- Magnago Lampugnani, V, Noell, M & Barman-Krämer, G 2007, *Handbuch zum Stadtrand. Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum*, Birkhäuser, Basel.
- Manz, R 1994, *Zur Bedeutung sozialer Unterstützung und sozialer Integration für psychische Erkrankungen. Konzeptionelle und methodische Probleme*, Roderer, Regensburg.
- Müller, W, Rohr-Zänker, W 1998, *Die Rolle von Nachbarschaften für die zukünftige Entwicklung von Stadtquartieren*, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Arbeitspapiere 6/1998, Bonn.
- Naparstek, A et al. 1982, *Neighborhood networks for humane mental health care*. Plenum Press. New York
- Nestmann, F 1988, *Die alltäglichen Helfer*, de Gruyter, Berlin.
- Nestmann, F 1998, «Soziale Netzwerke und Gesundheitsförderung», *Wissenschaftliche Zeitschrift der Technischen Universität Dresden* 47 (3): 26–34.
- Nestmann, F 2000, «Gesundheitsförderung durch informelle Hilfe und Unterstützung in sozialen Netzwerken. Die Bedeutung informeller Hilfen im Alltag von Gesundheitssicherung und Gesundheitsförderung», in S Sting & G Zurhorst (Hrsg.), *Gesundheit und Soziale Arbeit. Gesundheit und Gesundheitsförderung in den Praxisfeldern Sozialer Arbeit*. Juventa, Weinheim und München.
- Nestmann, F et. al 2008, *Kindernetzwerke*, dgvt, Tübingen.
- Röhrle, B 1994, *Soziale Netzwerke und Soziale Unterstützung*, Psychologie Verlags Union, Weinheim.
- Schwarzer, R (Hrsg.) 1990, *Gesundheitspsychologie. Ein Lehrbuch*, Hogrefe, Göttingen.

- Schorn, A 2000, «Das «themenzentrierte Interview». Ein Verfahren zur Entschlüsselung manifester und latenter Aspekte subjektiver Wirklichkeit [20 Absätze]», *Forum Qualitative Sozialforschung/Forum Qualitative Social Research* [Online Journal], 1 (2). [www.qualitative-research.net/fqs-texte/2-00/2-00schorn-d.htm](http://www.qualitative-research.net/fqs-texte/2-00/2-00schorn-d.htm), Zugriff: 13. 7. 2006.
- Schwarzer, R & Leppin, A 1989, *Sozialer Rückhalt und Gesundheit: Eine Meta-Analyse*, Hogrefe, Göttingen.
- Sieverts, T 1997, *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Vieweg, Braunschweig. (Bauwelt-Fundamente: Stadtplanung/Urbanistik, 118).
- Stiehler, S 1997, *Männerfreundschaften. Eine qualitative Untersuchung zum Freundschaftskonzept des besten/nächsten Freundes*, Diplomarbeit, TU Dresden.
- Stiehler, S 2009, *Männerfreundschaften. Grundlagen und Dynamiken einer vernachlässigten Ressource*, Juventa, Weinheim.
- Straus, F 2002, *Netzwerkanalysen. Gemeindepyschologische Perspektiven für Forschung und Praxis*. Diss. Univ. München, 2001. Deutscher Universitäts-Verlag (Psychologie). Wiesbaden.
- Svedham, L 1994, «Social network and behavior problems among 11-13-year-old schoolchildren». A theoretical and empirical basis for network therapy. *Acta Psychiatrica Scandinavica*, Suppl. 381 (89), 4–84.
- Thiersch, H 1992, *Lebensweltorientierte Soziale Arbeit. Aufgaben der Praxis im sozialen Wandel*. Juventa, Weinheim und München
- Treibel, A 2008, *Die Soziologie von Norbert Elias. Eine Einführung in ihre Geschichte, Systematik und Perspektiven; [Lehrbuch]*. 1. Aufl., VS Verlag für Sozialwiss. (Hagener Studentexte zur Soziologie), Wiesbaden.
- van der Gaag, M. & Snijders, T.A.B 2002, An approach to the measurement of individual social capital.
- von Hippel, B 2000, *Soziale Belastung – Konzeptualisierung und Operationalisierung. Oder: Trostloser Trost und fehlgeschlagene Hilfe*, Diplomarbeit, Philipps Universität Marburg.
- Zeiber, H.J & Zeiber, H 1994, *Orte und Zeiten der Kinder: soziales Leben im Alltag von Grossstadtkindern*, Juventa Verlag, Weinheim.

### Leseempfehlungen

- Glaser, MA, Eberle, D 2009, *Wohnen – Im Wechselspiel zwischen öffentlich und privat*, Niggli, Sulgen.
- Günther, J, «Nachbarschaft und nachbarschaftliche Beziehung», in Lenz & Nestmann 2008, *Handbuch persönliche Beziehungen*: 445–464.
- Kessl, F, Otto, HU 2007, *Territorialisierung des Sozialen. Regieren über soziale Nahräume*. Budrich, Opladen.
- Lingg, E, Reutlinger, Ch, Stiehler, S, «Nachbarschaft. Ein Mörtel ohne Kalk» in *Modulär – Architektur, Immobilien, Recht*, 1/2009, Boll Verlag, Urdorf: 32–38.
- Müller, W, Rohr-Zänker, W 1998, *Die Rolle von Nachbarschaften für die zukünftige Entwicklung von Stadtquartieren*, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Arbeitspapiere 6/1998, Bonn.
- Reutlinger, Ch, Wigger, A 2010, *Transdisziplinäre Sozialraumarbeit. Grundlegungen und Perspektiven des St. Galler Modells zur Gestaltung des Sozialraums*, Frank & Timme, Berlin.
- Tully, C. J., Baier, D 2006, *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang; vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

# Schlussbericht Projekt «Rehbühl Uster – ein Quartier für alle»

MARIANNE DOBLER-MÜLLER, HANS THALMANN

*Verantwortliche Institution*

Verein benabita, Uster

*Autorin und Autor*

HANS THALMANN (Dr.phil.I), Pädagoge, Führungsberatung in Politik und Kultur

MARIANNE DOBLER-MÜLLER, Unternehmensberaterin, qusano GmbH, Uster

*Projektbegleitung*

MARIANNE AGUILERA, Stadträtin Rapperswil-Jona

## Abstract

Der Name ist zugleich Programm: benabita – zu Deutsch: wohne gut – arbeitet auf eine Zukunft hin, in der alle, auch ältere und behinderte Menschen, dort wohnen können, wo sie es gut finden. Und nicht nur dort, wo man für sie einen Platz bereithält. Einzugsgebiet von benabita ist der Lebens- und Wirtschaftsraum entlang der S5-Schnellverbindung von Zürich-Stadelhofen nach Pfäffikon SZ, die nun Gegenstand des S5-Stadt-Forschungsprojekts geworden ist. Mit dem Projekt «Rehbühl Uster – ein Quartier für alle» wollte «benabita» ein gebautes Quartier «benabitagerecht» weiterentwickeln. Das heisst erstens, dass alle Wohnmöglichkeiten hindernisfrei und anpassbar gebaut und leicht mit dem öffentlichen und privaten Verkehr erreichbar sind. Und zweitens, dass alle Menschen – insbesondere auch Menschen mit einer Beeinträchtigung – ihren täglichen Bedarf an Einkauf, Bildung, Bewegung, Kontakten, Dienstleistungen und Handreichungen leicht holen oder bringen lassen sowie die für das selbstbestimmte Wohnen nötige Information und Beratung erhalten.

Im zentrumsnahen Quartier Rehbühl wohnen rund 3000 Menschen – mehrheitlich in Reihenhäusern, Genossenschaftsbauten und Wohnblöcken. Es gibt aber auch – oft an bevorzugten Lagen – zahlreiche Einfamilienhäuser. Beim Projektstart im Jahr 2005 ging man davon aus, dass es noch viel zu tun gibt. Die Vorabklärungen bestätigten diese Annahme. Nach Projektabschluss im Frühling 2010 konnte jedoch festgestellt werden, dass das Quartier Rehbühl weitgehend «benabitagerecht» ausgestaltet ist. Neue Häuser werden vermehrt hindernisfrei gebaut und durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen. Was man zum Leben braucht, kann man sich leicht holen oder sich bringen lassen. Praktisch für jede Fragestellung gibt es Beratungsangebote. Das Quartier als Ganzes bedeutet der Bevölkerung kaum mehr etwas. Mehr hingegen die kleinen, überschaubaren Nachbarschaften, in der man das gute Einvernehmen, mit gegenseitiger Unterstützung bei Bedarf, pflegt.

Wie weit diese Erkenntnisse übertragbar sind, bleibt offen. Auf alle Fälle will benabita dranbleiben und aufzeigen, wo in der S5-Stadt der Traum eines benabitagerechten Lebensraumes schon Wirklichkeit geworden ist und wo noch Lücken zu füllen sind.

## Vorwort des Präsidenten

Vor zehn Jahren brachen wir auf, die Welt zu verbessern. Genauer die Welt für ältere und behinderte Menschen. Diese sollen genauso selbstbestimmt wohnen und leben können wie alle andern Menschen. Zuerst nannten wir uns a+b – wer a wie älter sagt, soll auch b wie behindert sagen – später benabita = wohne gut. So zu wohnen, wie man es für sich selber gut findet, ist für alte und behinderte Menschen besonders wichtig. Die eigenen vier Wände sind ihre Welt. Vor zehn Jahren lag noch manches im Argen. Wir vermuteten es zumindest. Und eine Vorstudie bestätigte uns, dass es noch mancherorts «klemmt» – weniger in Sachen Bau und Einrichtungen – «Hardware» nannten wir es – als vielmehr in Sachen Dienstleistungen, Beratung und Information – der «Software».

So machten wir uns auf den Weg und waren auf viel Arbeit gefasst. Unterstützt von einer professionellen Projektstelle knüpften wir Kontakte, brachten zu Papier, was für uns «benabitagerecht» heisst, führten öffentliche Veranstaltungen durch und suchten Bauherrschaften von unserm Anliegen zu überzeugen. Vor fünf Jahren kam uns dann die gute Idee, ein bereits gebautes Quartier – nämlich das uns vertraute Rehbühl im nördlichen Teil von Uster – benabitagerecht weiterzuentwickeln. Die Idee fanden nicht nur wir gut, sondern auch die Hulda und Heinrich Walder Stiftung, die unser Projekt mit einem Preis krönte und namhaft mitfinanzierte.

Ähnlich wie schon vor zehn Jahren gingen wir beim Start des Projekts im Juli 2005 davon aus, dass es noch viel zu tun gibt. Und die Vorabklärungen bei der Quartierbevölkerung und bei Schlüsselpersonen bestärkten uns in dieser Annahme. So war für uns klar, dass es im Quartier eine Struktur braucht, welche die Kontakte und Hilfe in der Nachbarschaft verbessert, den Informationsfluss im Quartier gewährleistet und ständig die Bedürfnisse der Quartierbevölkerung aufzuspüren und zu decken versucht. Ein flächendeckendes Netz freiwilliger Kontaktpersonen aus allen Nachbarschaften zusammengehalten von einem professionell geführten Quartierbüro schien uns die ideale Lösung zu sein. Auf sie arbeiteten wir mit Elan hin.

Im Herbst 2008 schwenkten wir in die Zielgerade ein. Das Kontaktnetz war schon mehr als zur Hälfte geknüpft, das Quartierbüro gemietet und eine kompetente Leiterin mit einem 20 Prozent Pensum angestellt. Das «Servicequartier», in welchem alle alles finden, was sie zum Leben brauchen, stand in Griffnähe. Doch kurz vor Eröffnung des Quartierbüros kam die kalte Dusche. Die Stelleninhaberin kündigte überraschend mit der Begründung, sie hätte während ihrer Einarbeitungszeit den Eindruck erhalten, das Ganze brauche es nicht. Es entspreche keinem echten Bedürfnis.

Der Schock war gross. Doch bald fassten wir wieder Tritt. Wir gingen über die Bücher. Wir zogen eine Fachperson bei, die das Projekt durchleuchtete und dann weiterführte. Bald wurde klar, dass man im Quartier tatsächlich «kein Büro auf tun» muss. Und nach drei Arbeitssitzungen mit Leuten des Kontaktnetzes zeigte sich, dass auch dieses Netz nicht nötig ist.

Fazit nach allen Bemühungen: Das Quartier Rehbühl hat sich in den letzten Jahren spürbar benabitagerecht entwickelt. Immer mehr neue Wohnungen sind hindernisfrei und anpassbar gebaut, die Wege werden zunehmend behindertenfreundlicher, es gibt mehr und bequemere Busverbindungen zum Stadtzentrum,

das Angebot an Dienstleistungen wächst, Informationen kommen mehr und mehr auch via Internet und SMS zu älteren und behinderten Menschen. Die Welt hat sich für ältere und behinderte Menschen verbessert. Zumindest im Rehbühlquartier. Wie weit sich unsere Erkenntnisse auf andere Quartiere und Orte übertragen lassen, wollen wir offen lassen. Dieser Schlussbericht möge aber anregen, den Blick auf andere Lebensräume zu werfen und zu prüfen, ob sie sich benabitagerecht entwickeln.

Waren wir es, welche die Welt in diesen zehn Jahren für ältere und behinderte Menschen verbessert haben? Ganz sicher nicht wir alleine. Viele andere haben in die gleiche Richtung gearbeitet. Dadurch aber, dass wir unsere Wunschvorstellungen in die Öffentlichkeit trugen und zäh nach Umsetzungsmöglichkeiten suchten, haben wir sicher die Entwicklung mit vorangetrieben. Don Helder Camara hat einmal gesagt: «Wenn einer alleine träumt, ist es nur ein Traum. Wenn viele gemeinsam träumen, dann ist es der Beginn einer neuen Wirklichkeit.» Wir haben mitgeholfen, dass der Traum einzelner ein gemeinsamer Traum wurde und die Wirklichkeit veränderte.

*Hans Thalmann, Präsident Verein benabita, Projektleiter 2005–2008*

## **benabita in Kürze**

Der Name ist zugleich Programm: benabita – betont auf der zweiten Silbe und zu Deutsch: wohne gut – arbeitet auf eine Zukunft hin, in der alle Menschen, auch ältere und behinderte Menschen, dort wohnen können, wo sie es gut finden. Und nicht nur dort, wo man für sie einen Platz bereithält. Einzugsgebiet von benabita ist der Lebens- und Wirtschaftsraum entlang der S5-Schnellverbindung von Zürich-Stadelhofen nach Pfäffikon SZ. Dieser wächst mehr und mehr zu einer Art Stadt heran – zur S5-Stadt.

Was sich der Verein benabita vorgenommen hat, ist in dreierlei Hinsicht nicht ganz alltäglich. Erstens werden alte und behinderte Menschen als eine gemeinsame Zielgruppe betrachtet: Beide haben ähnliche Bedürfnisse, und beide machen einen immer grösseren Anteil der Bevölkerung aus. Bald ist es ein Drittel. Zweitens fordert benabita, dass alle Einrichtungen, Wohnmöglichkeiten und Dienstleistungen immer auch auf alte und behinderte Menschen auszurichten sind. Jede Siedlung soll von sich sagen können «Ich bin auch eine Alterssiedlung», jeder Spazierweg «Ich bin auch ein Rollstuhlgang» und jeder öffentliche Bus «Ich bin auch ein Behindertenbus». Drittens hat benabita ein Einzugsgebiet gewählt, das bis heute kaum als zusammenhängender Lebensraum wahrgenommen wird – aber eine Art Stadt geworden ist, so gross wie Zürich.

## **Therese zum Beispiel**

Beginnen hat alles vor zwölf Jahren. Therese, eine junge Frau, im Zürcher Oberland aufgewachsen und eben berufstätig geworden, sucht in der Gegend eine eigene Wohnung. Während ihre AlterskollegInnen auf dem boomenden Wohnungsmarkt reihenweise auf interessante Angebote stossen, findet sie nichts Passendes. Denn Therese ist körperlich behindert. Ihre Wohnung muss rollstuhlgängig sein, und – was noch wichtiger ist – rund um die Uhr müssen die nötigen Dienst- und

Pflegeleistungen zur Verfügung stehen. Therese muss sich anderweitig umsehen und findet schliesslich im Freiburgischen in einem Wohnhaus für Körperbehinderte eine Wohnmöglichkeit.

Die Geschichte von Therese – bei weitem kein Einzelfall – war für die Angehörigen Anstoss, zusammen mit Gleichgesinnten der Frage von Wohnmöglichkeiten für Behinderte nachzugehen. Bald wurde klar, dass auch ältere Menschen vor ähnlichen Problemen stehen. So entstand 2003 das Pilotprojekt a+b S5 (a wie altersgerecht und b wie behindertengerecht), später benabita S5 genannt. Benabita will im Einzugsgebiet der S5-Linie von Zürich-Stadelhofen bis Pfäffikon SZ die Rahmenbedingungen so ändern, dass auch alte und behinderte Menschen genauso selbstbestimmt wohnen und leben können wie die übrige Bevölkerung. Der ganze Lebensraum soll «benabitagerecht» eingerichtet sein.

### **Breiter Rückhalt**

Die Schweizerische Gemeinnützige Gesellschaft und der Schweizerische Verband für Wohnungswesen haben das Patronat über benabita übernommen. Sie und die Gemeinnützigen Gesellschaft des Kantons Zürich, die Gemeinnützigen Gesellschaften der Bezirke Uster und Hinwil sowie die Clientis Sparkasse Zürcher Oberland haben benabita bis heute mit gut 200 000 Franken unterstützt. Träger von benabita ist ein Verein, dem rund drei Dutzend Personen aus Wirtschaft, Politik, Kultur und Sozialwesen der Region angehören. Eine professionelle Projektstelle sorgt für die nötige Vernetzungs- und Öffentlichkeitsarbeit. Dazu gehört auch der Internetauftritt [www.benabita.ch](http://www.benabita.ch).

### **Was heisst «benabitagerecht»?**

Der Vorstand befasste sich lange und eingehend mit der Frage, was ein benabitagerechter Lebensraum ausmacht, und brachte es schliesslich auf den Punkt, genauer auf fünf Punkte. Ein Lebensraum ist dann benabitagerecht, wenn 1) alle Wohnmöglichkeiten hindernisfrei gebaut und anpassbar sind, sodass unterschiedlichste Menschen – insbesondere auch Menschen mit einer Beeinträchtigung – gut darin wohnen können, wenn 2) alle Wohnmöglichkeiten gut mit dem öffentlichen und privaten Verkehr erreichbar und hindernisfrei direkt zugänglich sind, wenn 3) alle Menschen – insbesondere auch Menschen mit einer Beeinträchtigung – ihren täglichen Bedarf an Einkauf, Bildung, Bewegung, Kontakten, Dienstleistungen und Handreichungen leicht holen oder bringen lassen können, wenn 4) alle Menschen laufend die für das selbstbestimmte und sozial verantwortungsvolle Wohnen nötige Information, Bildung und Beratung erhalten, und wenn 5) jene Menschen, die auf staatliche Unterstützungsgelder angewiesen sind, diese Gelder direkt erhalten und darüber verfügen können.

### **«benabitagerecht» heisst auch marktgerecht**

Die Zeichen, dass benabita seinen Zielen näher kommt, stehen nicht schlecht. Neue Studien belegen, dass benabitagerechtes Bauen nur unwesentlich teurer zu stehen kommt und durchaus im Markttrend liegt. Geräumige, bequem zugängliche Wohnungen in einem Umfeld, wo der tägliche Bedarf leicht geholt und gebracht werden kann, das wollen heute alle – nicht nur Menschen mit einer Beeinträchtigung.

Aus Deutschland und Amerika wird berichtet, dass die Betreuung schwerstbehinderter Menschen in den eigenen vier Wänden nicht mehr kostet als in einem Heim und eindeutig lebenswerter für die Betroffenen ist. Eine Untersuchung in der Schweiz belegt, dass die Langzeitpflegekosten spürbar sinken, wenn betagte und behinderte Menschen gezielt in ihrer Selbstständigkeit unterstützt werden.

### **Ein preisgekröntes Quartierprojekt**

Nach einigen nicht sonderlich erfolgreichen Versuchen, seine Anliegen in Neubaugruppen einzubringen, entschloss sich der Verein im Jahr 2005 ein bestehendes Quartier benabitagerecht weiterzuentwickeln. Es handelt sich um das Rehbühl im nordöstlichen Teil von Uster mit 3000 EinwohnerInnen. Das Projekt «Rehbühl Uster – ein Quartier für alle», das von der Erna und Heinrich Walder Stiftung einen ersten Preis von 36 Wettbewerbseingaben erhielt, ist jetzt abgeschlossen. Der Schlussbericht liegt hier vor.

Die Ergebnisse sind einerseits überraschend: Ein Quartierbüro erwies sich als nicht nötig, da genügend andere Angebote vorhanden und auch bekannt sind. Auch das aufwändig geknüpft Netz von Kontaktpersonen, mit dem man das Zusammenleben in der Nachbarschaft und im Quartier verbessern wollte, ist letztlich überflüssig. Für die Bevölkerung hat das Quartier als Ganzes kaum mehr Bedeutung. Die nächste Nachbarschaft hingegen schon. Mit ihr sucht man ein gutes Einvernehmen. Doch dazu braucht es aber weder ein Kontaktnetz noch einen Quartierverein.

Andererseits hat sich bestätigt, dass der Trend Richtung benabitagerechter Lebensraum geht. Benabita liegt ganz auf der Linie des «universellen Designs», wie dies im Artikel 2 des UNO-Menschenrechtsabkommens über die Rechte behinderter Menschen umrissen ist.<sup>1</sup> Das Quartier Rehbühl kommt schon sehr nah an die Idealvorstellung von benabita heran.

<sup>1</sup> Universelles Design bedeutet, dass Produkte, Umfelder, Programme und Dienstleistungen so gestaltet sind, dass sie von allen Menschen möglichst ohne eine Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können.

### **Wegleitung für benabitagerechtes Planen und (Um)bauen**

Im Quartier Rehbühl befindet sich eine am Ende des zweiten Weltkrieges erbaute Genossenschaftssiedlung, die 2015 neu erstellt werden soll. Das gab den Anstoss für das Projekt «Wohnen für alle 2015», in welchem eine Wegleitung erarbeitet wird, die Bauwillige und Behörden in der ganzen S5-Stadt zu benabitagerechtem Planen und Umbauen motivieren soll. Dabei wird eng mit der Fachstelle für behindertengerechtes Bauen zusammen gearbeitet. Zwar werden heute neue Häuser schon weitgehend benabitagerecht gebaut, aber bei den vielen alten Liegenschaften besteht noch ein grosser Nachholbedarf.

### **Die S5-Stadt als Forschungsthema**

Dank eines Artikels über benabita in der NZZ-Immobilien-Beilage vom 27. April 2004 entstand zwischen der ETH Zürich, der Universität Zürich, der Fachhochschule Ostschweiz und dem Verein benabita eine fruchtbare Zusammenarbeit. Unter dem Titel «Stand der Dinge – Leben in der S5-Stadt» wurde das Einzugsgebiet der S5 – ein Lebensraum für 300 000 Menschen – umfassend und fachübergreifend erforscht. Mit von der Partie war auch das aus dem benabita-Projekt Rehbühl entstandene Projekt «Neue Nachbarschaften». Die Ergebnisse des S5-Stadt-Projekts

werden zurzeit unter dem Titel «Die Agglo im Zentrum» mit Vorträgen und Exkursionen der Öffentlichkeit nähergebracht und bald in einem Buch publiziert. Man hofft, einen Diskurs über die Zukunft des S5-Einzugsgebietes anzustossen. Und benabita hofft, selbstbestimmtes Leben aller, auch behinderter und alter Menschen, werde noch mehr zum Thema. Auf alle Fälle will benabita dranbleiben und immer wieder aufzeigen, wo in der S5-Stadt der Traum eines benabitagerechten Lebensraumes schon Wirklichkeit geworden ist und wo noch Lücken zu füllen sind.

## Das Quartier Rehbühl

Genau genommen nennt es sich Quartier Rehbühl-Hegetsberg – so heissen zwei Anhöhen im nordöstlichen Teil von Uster. Begrenzt südlich durch die S5-Bahnlinie, nördlich durch die Umfahrung und westlich durch den Autobahnzubringer umfasst das Quartier Rehbühl eine Fläche von rund drei km<sup>2</sup>, also etwa ein Zehntel des Gemeindegebietes von Uster. Darin leben schätzungsweise 3000 Menschen, also auch etwa ein Zehntel der Ustermer Bevölkerung. Die meisten von ihnen wohnen in Mehrfamilienhäusern – obwohl einem zuerst die Einfamilienhäuser an bevorzugter Lage auffallen.

Vor 150 Jahren war das Gebiet Rehbühl-Hegetsberg noch reines Landwirtschaftsland, auf dem verstreut einige Bauernhöfe standen. Ausgelöst durch den Bau der Glattalbahn entstanden dann in der Nähe des Bahnhofs die ersten Häuser und Siedlungen, unter ihnen auch die erste katholische Kirche für die wachsende Zahl von Zuwandernden aus dem katholischen Italien. Bald entdeckten einige Fabrikanten die schönen Wohnlagen ob dem Dorf, und wenig später entschloss sich die öffentliche Hand, an der Kante des Sonnenhangs Einrichtungen für Menschen zu bauen, die nicht auf der Sonnenseite des Lebens stehen. So entstand die heutige «Gesundheitsmeile» mit dem Schwerpunktspital Uster, dem Alters- und Pflegezentrum «Im Grund» und der Stiftung Wagerenhof, dem Heim für Menschen mit einer geistigen und mehrfachen Behinderung.

Zwischen 1920 und 1945 wurden mehrere Gartenstadt-Siedlungen mit Gärten zur Selbstversorgung gebaut. Ein Teil der grossen Wälder im Norden fielen während des zweiten Weltkriegs der Anbauschlacht zum Opfer. Dafür gibt es dort jetzt Schrebergärten, die vor allem von der ausländischen Bevölkerung sehr geschätzt werden. Seit den 1950er-Jahren wird mehrheitlich dichter gebaut. Ein Vorzeigebispiel ist das «Werk», in welchem sich der unter Schutz stehende «Musikcontainer» geschickt einfügt. Im Quartier befinden sich auch einige Schulen: die Sekundarschule Weidli, die Berufswahlschule, die Plegeschule sowie die Kunst- und Sportschule Zürcher Oberland.

Das Quartier verstand sich lange nicht als eigenes Quartier, sondern nur als Teil von Kirchuster. Erst in den 70er-Jahren erwachten Kräfte, die dem Gebiet ein eigenes Leben einhauchen wollten. Den Anfang machte die evangelisch-reformierte Kirchgemeinde mit einem Erwachsenenbildungskurs «Das Quartier geniessen». 1977 bildete sie einen Pfarrkreis Rehbühl mit eigenem Pfarrhaus. 1989 wurde der Quartierverein Rehbühl-Hegetsberg gegründet, der erste und einzige, der nicht einer Zivilgemeinde entsprang. Er gab sich selbst ein Wappen und liess ein Quartierlied komponieren. 1993 führte er unterstützt von Stadtbehörde einen Workshop

mit dem Titel «Das Quartier selbst gestalten» durch. Dort entstand die Idee eines über das ganze Quartier gespannten Kontaktnetzes – eine Idee, die im vorliegenden Projekt dann aufgenommen wurde.

Warum ausgerechnet das Quartier Rehbühl als Fallbeispiel ausgewählt wurde? Der Grund ist ganz einfach: Zwei Vorstandsmitglieder des Vereins benabita wohnten dort und konnten so viel Ortskenntnisse einbringen.

## Projektüberblick

<b>Ziel:</b> (Zustand am Ende des Projekts)	In Uster entwickelt sich das Quartier Rehbühl-Hegetsberg spürbar benabitagerecht <sup>1</sup> – das heisst auf eine Zukunft hin, in der alle Menschen, auch ältere und behinderte, selbstbestimmt und sozial verantwortungsbewusst wohnen und leben können.				
<b>Ablauf:</b>	<b>Lagebeurteilung und Konzept</b> Juli 2005–Dezember 2006	<b>Entwicklung</b> 2007–2008	<b>Überprüfung</b> Januar–März 2009	<b>Erprobung und Entscheid</b> April–Dezember 2009	<b>Abschluss</b> 2010
Treibende Kraft	Spurgruppe und Arbeitskonferenz <sup>2</sup>	Steuerungsgruppe <sup>3</sup> und Projektteam <sup>4</sup>	Externe Fachperson	Projektleitung <sup>5</sup>	Projektleitung
Ergebnisse am Ende der Phase	– Die Ausgangslage ist unter Einbezug aller massgebenden Kreise grob beurteilt worden. – Denkbare Lösungsansätze sind gesammelt und bewertet worden. – Der erste Umsetzungsplan 07/09 ist festgelegt, der Ideenspeicher aufgefüllt.	– Die Teilprojekte <sup>6</sup> des Umsetzungsplanes 07/09 sind gestartet. – Erste Folgerungen aus Erfahrungen sind gezogen. – Ein provisorischer Umsetzungsplan 09/11 <sup>7</sup> liegt vor. – Die Finanzierung ist bis Mitte 2010 gesichert.	– Die Lage ist neu beurteilt, das Projekt überprüft und angepasst. – Der Umsetzungsplan 09/11 ist festgelegt. – Der Ideenspeicher ist überarbeitet.	– Der Umsetzungsplan ist vorangetrieben worden. – Die Folgerungen aus den neuesten Erkenntnissen sind gezogen. – Der Entscheid, das Projekt abzuschliessen, ist gefällt.	– Die Erkenntnisse sind einer breiten Öffentlichkeit näher gebracht. – Nötige Schritte für die benabitagerechte Weiterentwicklung des Quartiers sind getan.
Kosten	Fr. 25 000.– (Leitung 12 000, Diverses 2000, Projektstelle 6000, Eigenleistung 5000)	Fr. 50 000.– (Leitung 15 000, Praktikantin 12 000, Leiterin Quartierbüro 4000, Raummiete und Einrichtungen 8000, Projektstelle 6000, Diverses 5000, nicht mitgerechnet 5000 Eigenleistungen)	Fr. 5000.– (Externe Fachperson 2500, Räume 1500, Verschiedenes 500)	Fr. 18 000.– (Leitung 13 000, Öffentlichkeitsarbeit 3000, Verschiedenes 2000)	Fr. 8000.– (Projektleitung 6000, Verschiedenes 2000)

<sup>1</sup> Ein Lebensraum ist dann benabitagerecht, wenn ...

...alle Wohnmöglichkeiten hindernisfrei gebaut und anpassbar sind, sodass unterschiedlichste Leute, auch ältere und behinderte, gut darin wohnen können. (**hindernisfrei und anpassbar**)

...alle Wohnmöglichkeiten bequem mit dem öffentlichen und privaten Verkehr erreichbar und hindernisfrei direkt zugänglich sind. (**leicht erreichbar**)

...alle Bevölkerungskreise ihren täglichen Bedarf an Einkauf, Bildung, Bewegung, Kontakten, Dienstleistungen und Hand-

reichungen leicht holen oder sich bringen lassen können. (**hol- und bringfreundlich**)

...alle Bevölkerungskreise, auch ältere und behinderte Menschen, laufend für das selbstbestimmte Wohnen die nötigen Informationen und Beratungen erhalten. (**gut beraten und unterstützt**)

<sup>2</sup> Einbezogen wurden namentlich die Stadt Uster, Kontaktleute und Schlüsselpersonen aus dem Quartier, grössere Liegenschaftsverwaltungen, Wagerenhof, Heime der Stadt Uster, Spital, Quartierverein und das Quartier-Pfarramt.

<sup>3</sup> Interviewt wurden rund 20 Personen, die später an zwei Arbeitsmorgen die Lage beurteilten, mögliche Lösungsansätze bewerteten und den Umsetzungsplan für die nächsten Jahre entwarfen.

<sup>4</sup> Die Steuerungsgruppe bestand aus Marianne Dobler-Müller (Heime der Stadt Uster), Barbara Thalmann (Stadtrat Uster), Hans Thalmann (Verein benabita) und Luzius Voigt (Stiftung Wagerenhof).

<sup>5</sup> Zum Projektteam gehörten Robert Adama, Dorothea Kipfer, Käthi Thalmann, Hans Thalmann (Projektleitung), ad hoc Doris Lüscher (Kasse), vom Januar 2007 – März 2008 unterstützt

von der Praktikantin Christine Brandenberger.

<sup>6</sup> Seit April 2009 hat Marianne Dobler-Müller die Projektleitung inne.

<sup>7</sup> Der Umsetzungsplan 07/09 enthielt die Projekte «Wohnen für alle 2015», «benabita-Wege», «Quartierbüro», «Zmittagkurier» und «Nachbarschaftsnetze». Der Umsetzungsplan 09/11 enthielt die Projekte «Wohnen für alle 2015», «benabita-Wege», «Mittwoch im Quartier» und «Kontaktnetz Rehbühl». «Wohnen für alle 2015» wird als eigenständiges Projekt durchgeführt.

## Lagebeurteilungen 2006 und 2009: Inwieweit ist das Quartier Rehbühl benabitagerecht?

Das ist unser Ziel: Ein benabitagerechtes Quartier, in welchem ...		Lage Mitte 2006		Lage Ende 2009		Zusammenfassende Beurteilung
		⊕	⊖	⊕	⊖	
<b>hinder- nisfrei und anpass- bar</b>	... alle Wohnmöglich- keiten hindernisfrei gebaut und anpass- bar sind, sodass unterschiedlichste Menschen – insbeson- dere auch Menschen mit einer Beeinträch- tigung – gut darin wohnen können.	+ Etwa zehn Prozent der Wohnmöglichkeiten sind benabitagerecht gebaut. + Etwa ein Drittel der Wohnmöglichkeiten kann mit vertretbarem Aufwand benabita- gerecht umgebaut werden.	– Über 50 Prozent der Wohnmöglichkeiten können nur mit er- heblichem Aufwand benabitagerecht umge- baut werden.	+ Der Anteil benabita- gerechter Wohnmög- lichkeiten nimmt zu, da grössere neue Häuser vorwiegend benabitagerecht ge- baut werden.	Ähnlich wie 2006	Benabitagerechtes Bauen wird im Quartier Rehbühl mehr und mehr zur Selbstverständlichkeit. Der Bestand an alten, nicht benabitagerechten Bauten ist aber nach wie vor gross.
<b>leicht erreich- bar</b>	... alle Wohnmöglich- keiten gut mit dem öffentlichen und privaten Verkehr er- reichbar und hinder- nisfrei direkt zugäng- lich sind.	+ Bushaltestellen finden sich meist in ange- nehmer Nähe. + Ein Viertel der Wohn- möglichkeiten sind mit dem Rollstuhl direkt zugänglich. + Per Bus kommt man alle 15 oder 30 Minuten ohne Umsteigen ins «Dorf».	– Fussverbindungen zum Zentrum und zum Wald sind oft nicht richtig rollstuhlgängig. – Ein- und Aussteigen mit Rollstuhl ist bei den Innerortsbussen nur mit fremder Hilfe möglich und oft ein Stress. – Drei Viertel der Wohn- möglichkeiten (auch neue) sind nicht ohne weiteres mit einem Roll- stuhl zugänglich.	+ Grössere Neubauten sind direkt mit dem Rollstuhl zugänglich. + Es fahren abends und am Wochenende mehr Busse als 2006. + Die S-Bahn-Wagen sind rollstuhlgängiger ge- worden. + Vermehrt sind Nieder- flurbusse im Einsatz	Ähnlich wie 2006	Die Erreichbarkeit der Liegenschaften mit öf- fentlichem und privatem Verkehr lässt im Rehbühl praktisch keine Wünsche mehr offen. Der direkte Rollstuhlzugang zu den einzelnen Wohnungen hingegen schon, da der Bestand an alten Bauten – wie oben fest- gestellt – noch gross ist.
<b>hol- und bring- freund- lich</b>	... alle Menschen – insbesondere auch Menschen mit einer Beeinträchtigung – ihren täglichen Bedarf an Einkauf, Bildung, Bewegung, Kontakten, Dienst- leistungen und Hand- reichungen leicht holen oder bringen lassen können.	+ Der Milchexpress bringt Vieles vor die Haustür und schafft Kontakte. + Kulturell wird einiges geboten. + Im Wagerenhof, «Im Grund» und Spital gibt es Verpflegungs- möglichkeiten. + Es gibt viele Dienst- leistungsangebote (Spitex, Besuchsdienst, etc.). + Etwa ein Viertel des Quartiers kann auf gute Nachbarschaft zählen.	– Es fehlt ein Quartier- treffpunkt. – Es fehlt ein Laden für den täglichen Bedarf. – Es hat wenig Ruhe- bänklein. – Etwa in der Hälfte des Quartiers gibt es keine Nachbarschaften, auf die man zählen kann. – Spitex kommt nachts und am Wochenende nur begrenzt. – Private Spitex-Angebote gibt es kaum und sind teurer.	Gleich wie 2006. Dazu neu: + Mit dem Tankstellen- shop ist wieder ein Laden im Quartier. + In der Gärtnerei Wagerenhof ist ein Treff- punkt entstanden. + Man kann sich jetzt auch im «Cantinetta» verpflegen. + Die Spitex hat ihre Dienstleistungen aus- gebaut.	– Es hat nach wie vor eher wenig Ruhe- bänklein.	Das Rehbühl ist in den letzten Jahren zusehends hol- und bringfreund- licher geworden. Die Mängelliste ist heute sichtlich kürzer. Die Nachbarschaften tauchen nicht mehr als Minuspunkt auf. Sie haben nicht mehr jene tragende Bedeutung, die man ihnen zu Beginn des Projekts zuschrieb.
<b>gut beraten und unter- stützt</b>	... alle Menschen laufend die für das selbstbestimmte und sozial verantwort- ungsvolle Wohnen nötige Information, Bildung und Beratung erhalten. ... jene Menschen, die auf staatliche Unter- stützung angewiesen sind, die Gelder direkt erhalten und darüber verfügen können.	+ Es gibt in der Stadt und in der Region verschiedenste Beratungsangebote (Pro Infirmis, Bau- beratung, Beratungs- stelle der städtischen Heime etc.). + Via Internet bekommt man viele nützliche Informationen.	– Unter den gewachsenen Nachbarschaften gibt es fast keine Kontakte. – Die vielen Angebote sind schlecht bekannt. Auch bestehen persö- nliche Hemmschwellen, sie zu nutzen. – Es gibt kein Informa- tions- und Beratungs- netz, mit dem man automatisch in Berüh- rung kommt.	+ Es gibt in der Stadt und in der Region praktisch für alles Beratungs- angebote. + Die vielen Angebote werden meist auf professionelle Art und wirkungsvoll bekannt gemacht. + Via Internet sind immer mehr nützliche Infor- mationen erhältlich.	– Es gibt persön- liche Hemm- schwellen, Angebote zu nutzen.	Im Rehbühl mangelt es nicht an Beratungsange- boten und Informationen. Wenn nicht alle davon Gebrauch machen, hat das persönliche Gründe und kann nicht durch Verbesserungen des Angebots wettgemacht werden. Die fehlende Vernetzung der Nachbarschaften erwies sich als nicht nötig und ist Ende 2009 kein Minuspunkt mehr.

## Projekte und Ideen 2006–2009

Das Quartier Rehbühl ist dann benabitagerecht, wenn...		Projekte		Ideen <i>In Klammern und kursiv: Grund, warum die Idee (noch) nicht weiter verfolgt wurde.</i>
<b>hinder- nisfrei und anpass- bar</b>	... alle Wohnmöglich- keiten hindernisfrei gebaut und anpassbar sind, sodass unter- schiedlichste Menschen – insbeson- dere auch Menschen mit einer Beeinträch- tigung – gut darin woh- nen können.	<b>«Wohnen für alle 2015»</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gästezimmer in den verschiedenen Nach- barschaften ausfindig und bekannt machen <i>(wurde nicht näher geprüft).</i></li> <li>– Ganze Einfamilienhausgebiete dafür ge- winnen, sich gemeinsam nach einem Gestal- tungsplan schrittweise benabitagerecht zu erneuern <i>(noch keine Gelegenheit gefunden, die Idee zu platzieren).</i></li> <li>– In den Heimen «Im Grund» Servicewohnun- gen für Jung und Alt anbieten <i>(der Neubau wurde nicht für Wohnen, sondern aus- schliesslich für Pflege konzipiert. Unsere Idee wurde leider nicht berücksichtigt).</i></li> <li>– Alle Gemeinschaftsräume im Quartier aus- findig und bekannt machen <i>(wird von Seniorenrat verfolgt).</i></li> <li>– Im Mietzins und Wohnungspreis eine Ab- gabe einbauen für ein Quartierbüro, die ein benabitagerechtes Quartier – quasi ein «Servicequartier» – sicherstellt <i>(hat sich als nicht notwendig erwiesen – kein Bedarf für ein Quartierbüro).</i></li> </ul>
		<b>Angestrebter Zustand</b> Ausgelöst durch die Neubaupläne für die Siedlung «Frohheim» ist eine Wegleitung entstanden, die Bauherr- schaften und Behörden im Einzugsgebiet der S5 motiviert, benabita- gerecht zu planen und zu bauen.	<b>Stand heute</b> Die Neubaupläne für die Siedlung «Froh- heim» wurden um mindestens fünf Jahre zurückgestellt. Das Projekt für eine Wegleitung ist aufgeleitet und hat von der Walder-Stiftung einen Anerkennungspreis erhalten. Die Nagelprobe, ob die Ziele wirklich erreicht werden, steht allerdings noch aus.	
<b>leicht erreich- bar</b>	... alle Wohnmöglich- keiten gut mit dem öffentlichen und privaten Verkehr erreichbar und hindernisfrei direkt zu- gänglich sind.	<b>«benabita-Wege»</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Behindertenbusse des Wagerenhofes auch für Transporte im Quartier einsetzen <i>(wird bei Bedarf bereits gemacht).</i></li> <li>– Kurs «benabitagerechtes Buslenken» durchführen <i>(wird inzwischen von der VZO betriebsintern durchgeführt).</i></li> <li>– An den Bushaltestellen elektronische Infor- mationstafeln einrichten <i>(Anliegen wird bei der Stadt deponiert).</i></li> </ul>
		<b>Angestrebter Zustand</b> Die bevorzugten Fuss- wege von Jung und Alt sind bekannt. Sie sind mit Kinderwagen, Roll- stühlen und Rollatoren ausgetestet worden. Erste Mängel sind be- hoben. Auf einer Test- strecke wird ein neuer Belag erprobt.	<b>Stand heute</b> Der offizielle Rollstuhlwanderweg im Ober- stermer Wald und der Balthasar-Trüb-Weg sind getestet und weitgehend als benabitagerecht beurteilt worden. Einige Übergänge (Belags- wechsel, Niveauunterschiede mehrerer Strassen) sowie ein Gefälle von über 6% waren schwierig zu bewältigen. Ob es bevorzugte Fusswege von Jung und Alt überhaupt gibt, ist nicht bekannt.	
<b>gut beraten und unter- stützt</b>	... alle Menschen laufend die für das selbstbestimmte und so- zial verantwortungsvolle Wohnen nötige Information, Bildung und Beratung erhalten. ... jene Menschen, die auf staatliche Unter- stützung angewiesen sind, die Gelder direkt erhalten und darüber verfügen können.	<b>«Mittwoch im Quartier»</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tage der offenen Tür in interessanten Wohn- häusern veranstalten <i>(Mittel für Umsetzung fehlen).</i></li> <li>– Weiterbildungskurse für Kontaktleute anbie- ten oder vermitteln <i>(kein Bedarf für Kontak- netz, deshalb ist die Idee überholt).</i></li> <li>– Eine Quartierzeitung herausgeben <i>(Bedarf zu gering).</i></li> <li>– Vertrauenspersonen (Beiratschaft) vermitteln <i>(Pro Senectute macht das).</i></li> <li>– In Nachbarschaften Integrations- und Konfliktlösungsprojekte anstossen <i>(muss von Fach- und Stellenstellen ausgehen).</i></li> <li>– Regelmässige, professionelle Hausbesuche von älteren Leuten fördern nach dem Vorbild LUNA Wallisellen <i>(eigenständiges, auf- wendiges Projekt, Mittel nicht vorhanden).</i></li> <li>– In der Stadt Uster ein Pilotprojekt «Mehr Subjektsubventionierung!» durchführen <i>(muss auf kantonaler Ebene angepackt werden).</i></li> </ul>
		<b>Angestrebter Zustand</b> Immer wieder finden an Mittwochabend Quartieranlässe statt, an denen man Kontakte pflegen und knüpfen, Wissenswertes aus dem Quartier erfahren sowie Wünsche und Ideen einbringen kann.	<b>Stand heute</b> Die vor zehn Jahren erfolgreich durchgeführte Idee scheint heute überholt zu sein. Die meis- ten Leute haben keinen besondern Bezug mehr zum Quartier und knüpfen anderweitig ihre Kontakte. In der Stadt Uster und der Region wird eine Fülle von Anlässen angeboten, die dank den guten Verkehrsverbindungen problemlos zu erreichen sind. Im Quartier haben sich einige Veranstaltungen gut etabliert, zum Beispiel die Quartiergottesdienste, die Sportartikelbörse oder das Adventssingen. Ein Bedarf an zusätz- lichen quartiereigenen Veranstaltungen ist nicht auszumachen.	

Fortsetzung nächste Seite

Das Quartier Rehbühl ist dann beneditagerecht, wenn ...		Projekte	Ideen <i>In Klammern und kursiv: Grund, warum die Idee (noch) nicht weiter verfolgt wurde.</i>	
<b>hol- und bring-freundlich</b>	... alle Menschen – insbesondere auch Menschen mit einer Beeinträchtigung – ihren täglichen Bedarf an Einkauf, Bildung, Bewegung, Kontakten, Dienstleistungen und Handreichungen leicht holen oder bringen lassen können.	<b>«Quartierbüro»</b>		
		<b>Angestrebter Zustand</b> Mitten im Quartier besteht eine Kontaktstelle und Informationsdrehscheibe, die Anfragen aller Art bearbeitet, unbürokratisch Dienstleistungen vermittelt und Initiativen aus der Bevölkerung unterstützt.	<b>Stand heute</b> Das Quartierbüro, geleitet von einer ausgewiesenen Fachperson, nahm im Herbst 2008 seinen Betrieb auf. Es wurde jedoch kurz danach wieder geschlossen, da es keinem echten Bedürfnis entsprach.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rollstuhlgängigen Niederflerbus für Milchexpress anschaffen (<i>Aufwand und Ertrag stehen in keinem Verhältnis</i>).</li> <li>– Den Milchmann wieder aufleben lassen (<i>wäre eine Konkurrenz zum Milchexpress, der selber schon um die Kundschaft kämpfen muss</i>).</li> <li>– Den Hauslieferdienst beim Ustermer Detailhandel fördern (<i>wird vom Detailhandel bereits angeboten</i>).</li> <li>– Parkanlagen in der «Gesundheitsmeile» (Raum Spital – «Im Grund» – Wagerenhof) aufwerten (<i>wird von der Stadt verfolgt</i>).</li> <li>– Nacht- und Wochenendwachen für Leute zu Hause anbieten (<i>wird inzwischen durch private Spítexdienste abgedeckt</i>).</li> <li>– Zeittauschbörse (helfen bei guter Gesundheit – Hilfe erhalten bei Krankheit) anstossen (<i>Erfahrungen andernorts nicht sonderlich ermutigend</i>).</li> <li>– Überquellende Briefkästen beobachten (<i>wird vielfach von der Nachbarschaft von sich aus gemacht</i>).</li> <li>– Die Wäschereien von Wagerenhof, Spital und «Im Grund» dem Quartier zugänglich machen (<i>entspricht keinem Bedürfnis mehr</i>).</li> <li>– Hauswarte zu Hauswirten weiterbilden (<i>wird anderswo schon angeboten</i>).</li> <li>– 24-Stunden-Pikett für Anliegen aller Art sicherstellen (<i>Bedürfnis bis jetzt zu gering</i>).</li> <li>– Heiligabend im Quartier feiern (<i>hat sich überholt, der Bezug der Bevölkerung zum Quartier ist zu gering</i>).</li> <li>– Eine Treuhandfirma finden, welche für Private, die Personal anstellen, die Lohnabrechnungen macht (<i>private Angebote inzwischen vorhanden</i>).</li> <li>– Pflegende Angehörige stärker unterstützen (<i>wird von andern Organisationen angeboten</i>).</li> </ul>
		<b>«Zmittagkurier»</b>		
		<b>Angestrebter Zustand</b> Es ist geklärt, ob an jedem gewünschten Tag im Jahr via Nachbarschaftsnetze an Einzelpersonen und an kleinere Mittagstische warme Mahlzeiten geliefert werden müssen.	<b>Stand heute</b> Die Pfliegeresidenz Neuwies bietet täglich warme Frischmahlzeiten mit Hauslieferdienst im gesamten Stadtgebiet an.	
<b>«Nachbarschaftsnetze»</b>				
	<b>Angestrebter Zustand</b> Kontaktpersonen aus verschiedenen Nachbarschaften des Quartiers ermutigen sich gegenseitig in der Förderung des nachbarlichen Zusammenlebens und suchen bei auftauchenden Problemen in Zusammenarbeit mit Fach- und Stellen nach Lösungen.	<b>Stand heute</b> In Workshops mit 18 Kontaktleuten aus Nachbarschaften bestätigten sich die Forschungsergebnisse, wonach sich Nachbarschaften stark gewandelt haben. Ein gutes Einvernehmen mit dem nächsten Umfeld wird zwar mehr denn je geschätzt und gepflegt. Die tragenden Beziehungen baut man sich aber meist anderweitig auf. Für die Pflege nachbarschaftlicher Beziehungen benötigt es keine Hilfe von aussen, auch keine Vernetzung mit dem Quartier. Stark befahrene Durchgangsstrassen und fehlende Begegnungsmöglichkeiten in der Wohnumgebung werden als «Killerkriterien» für gute Nachbarschaften betrachtet.		

## Schlussfolgerungen der Projektleiterin

### Erkenntnisse aus den bearbeiteten Schwerpunkten

benabita-Zielsetzungen	Schwerpunkte	Erkenntnisstand bei Projektabschluss	Anregungen
hindernisfrei und anpassbar	Wohnbauten und Gestaltung von Lebensräumen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Neue Häuser werden vermehrt hindernisfrei gebaut, einerseits weil in Bauordnungen und Baukostenplänen (BKP) diesbezügliche Normen integriert sind, andererseits weil «hindernisfrei» ein Verkaufsargument ist.</li> <li>– Benabitagerechtes Umbauen alter Liegenschaften hingegen stösst oft an räumliche, statische und finanzielle Grenzen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Ansprüche verändern sich laufend, auch innerhalb eines Lebens. Deshalb müssen Häuser und ihre Umgebung mit vertretbarem Aufwand immer wieder angepasst und in unterschiedlichsten Lebenslagen genutzt werden können. Dazu gehört auch das Einplanen von Raumreserven.</li> </ul>
leicht erreichbar	Fusswege	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fussverbindungen werden vermehrt benabitagerecht gebaut und ausgestaltet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Stärker noch auf Details wie Schwellen und Absätze achten. Unübersichtliche Stellen bei Einmündungen und vor Fussgängerstreifen aufheben.</li> <li>– Überprüfen, ob Ruhebänke in genügender Zahl und an den gewünschten Orten vorhanden sind.</li> </ul>
hol- und bringfreundlich	Nachbarschaften	<ul style="list-style-type: none"> <li>– «Nachbarschaftshilfe» im Sinn von regelmässiger Unterstützung (zum Beispiel Pflege, Einkauf, Erledigen von Haus- und Gartenarbeiten) nimmt ab. Ersatz dafür sind vermehrt professionelle Dienstleistungsanbieter oder Menschen aus dem persönlichen Umfeld, die nicht mehr in der Nachbarschaft selber wohnen. Nachbarschaftskontakte werden bei Bedarf gepflegt und unterstützen die persönliche Lebensqualität am Wohnort.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die «kleinen Nachbarschaften» brauchen kaum durch die Öffentliche Hand gefördert zu werden, denn sie organisieren sich in der Regel selbst.</li> </ul>
gut beraten und unterstützt	Information	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Informationen holt man sich heute verstärkt aus den Medien und im Internet.</li> <li>– Die Verbreitung von Informationen via Quartiervereine und Quartieranlässe hat deutlich an Bedeutung verloren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weiterhin flächendeckend über das ganze Stadtgebiet Informationen verbreiten und Beratungsangebote bekannt machen.</li> </ul>

### Erkenntnisse aus dem Gesamtprojekt

Am Anfang des Projekts im Jahre 2006 stand die Frage «Ist das Quartier Rehbühl benabitagerecht? Können dort alle Menschen, auch ältere und behinderte, selbstbestimmt und sozial verantwortungsbewusst wohnen und leben?» Und die Antwort darauf lautete damals «Nein, sicher nicht». Gespräche mit Schlüsselpersonen und Betroffenen hatten die Ergebnisse einer frühern Studie bestätigt. Es bestanden Lücken im Bereich des Wohnens für ältere und behinderte Menschen.

Ganz anders tönte es vier Jahre später am Ende des Projekts in den Workshops, die mit der Wohnbevölkerung durchgeführt wurden. «Das Quartier Rehbühl ist weitgehend benabitagerecht», lautete glasklar die Antwort. Offensichtlich haben sich die Voraussetzungen für selbstbestimmtes Leben, wie es benabita anstrebt, in den vier Jahren erheblich verbessert. Die öffentliche Hand trug mit dem Einsatz von Niederflurbussen, der Eröffnung von Rollstuhlwegen und der Ausweitung des Dienstleistungsangebots im Gesundheitswesen wesentlich dazu bei. Von privater Seite tat sich Richtung hindernisfreies Bauen einiges. Dazu wurden neue Einkaufs-, Verpflegungs- und Dienstleistungsangebote geschaffen, zum Teil nutzbar während sieben Tagen in der Woche. Das Internet erweiterte die Möglichkeiten, sich zu informieren und Dienstleistungen abzuholen.

Am Anfang des Projekts ging man noch davon aus, dass im Quartier Rehbühl ein Bedarf nach Aktivitäten des gemeinsamen Zusammenlebens besteht. Das ist, so stellten die Kontaktnetzpersonen in den Workshops fest, heute nicht mehr der Fall. Das Quartier hat für die BewohnerInnen stark an Bedeutung eingebüsst. Es besteht nur noch wenig Interesse, sich für das Quartier zu engagieren. Die Kontakte knüpft

und pflegt man mit Menschen irgendwo auf der Welt. Die Distanz spielt keine grosse Rolle mehr. Gewachsen ist hingegen das Bedürfnis, mit der nächsten Nachbarschaft in gutem Einvernehmen zusammenzuleben, entsprechend werden auch in der nächsten Umgebung die Kontakte gepflegt.

Fazit: Die persönlichen Bedürfnisse befriedigt man längst nicht mehr nur im Quartier. Das räumlich eingegrenzte Quartiergebiet wird nicht mehr zwingend für lebensnotwendige Dinge benötigt. Braucht man Unterstützung, holt man sie sich im Stadthaus – «das Stadthaus ist unser Quartierbüro». Tauchen Probleme im Quartier auf, schliesst sich nicht die ganze Quartierbevölkerung zusammen, sondern nur die betroffene Personengruppe. Ist die Beeinträchtigung behoben, löst sich die Gruppe wieder auf.

Die oben beschriebenen Entwicklungen dürften im gesamten S5-Stadt-Gebiet ähnlich verlaufen sein, sodass man annehmen darf, selbstbestimmtes Wohnen und Leben sei in der ganzen Region möglich. Ausgenommen sind Orte mit kleiner Dienstleistungspalette und schlechten öffentlichen Verkehrsverbindungen. In Zukunft gilt es, einzelne Lücken noch zu schliessen, aber vor allem das bisher Erreichte zu halten.

*Marianne Dobler-Müller, Projektleiterin 2009–2010*

#### Literatur

Bundesamt für Energie, Bundesamt für Raumentwicklung, 2009, *Werkzeuge für die Gestaltung nachhaltiger Quartiere*. [www.nachhaltige-quartiere.ch](http://www.nachhaltige-quartiere.ch).

Kunz, Lehmann, Reichlin 2009, *Wohnen im Alter in Uster und in Wetzikon*. Masterthesis. Zürcher Fachhochschule für Wirtschaft, Zürich.

Maier, Konrad, 1997, *Quartiersaufbau* Rieselfeld, in: Humpert, Klaus (Hg.):

*Stadterweiterung: Freiburg Rieselfeld. Modell für eine wachsende Stadt*. Stuttgart.

Manser, Bertels, Stamm, *Wohnungsbau, hindernisfrei – anpassbar*. Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Zürich.

Schälike, M, Steinle, C, Krummacker, S 2006, *Dienstleistungsnetzwerke im Gesundheitswesen*, VDM-Verlag, Saarbrücken.

Welter, Hürlimann, Hürlimann-Siebke, 2007, *Gestaltung von Betreuungseinrichtungen für Menschen mit Demenzerkrankungen. Arbeitsbuch für Trägerschaften, Leitungen von Heimen und Pflegewohngruppen, Behörden, Architekten, Innenarchitekten sowie Bauausführende*. [www.demenzplus.ch](http://www.demenzplus.ch).

# Big-box-Cluster als Katalysatoren: Beispiel Hinwil

TOMMI MÄKYNEN, MIRJAM NIEMEYER

*Forschende Institution*

ETH Zürich, Dept. Architektur, NSL Netzwerk Stadt und Landschaft, Professur Kees Christiaanse,  
ISB Institut für Städtebau

*Autorin und Autor Co-Leitung*

TOMMI MÄKYNEN, Architekt und Städtebauer, NSL Netzwerk Stadt und Landschaft  
MIRJAM NIEMEYER, Architektin und Städtebauerin, NSL Netzwerk Stadt und Landschaft

*Projektbegleitung*

KEES CHRISTIAANSE (Prof. Ir.), NSL Netzwerk Stadt und Landschaft

Abstract

In der S5-Stadt entstehen neben den traditionellen Zentren grossmasstäbliche Big-box-Cluster mit neuen Zentralitäten. Diese Zentrentypen konkurrieren miteinander, bilden aber auch räumlich-funktionale Einheiten (Manschaften). Stellen die «Big-box-Cluster» nur ein Risiko für die Entwicklung der Gemeinden dar, oder bieten sie ihnen neue Chancen? Könnten qualifizierte Big-box-Cluster eine Katalysatorwirkung für die städtebauliche Entwicklung der Gemeinden und der Region haben?

Die Entwicklung von Zentralitäten ist von den politischen Akteuren in den Gemeinden durch traditionelle Planungsmethoden zunehmend schwerer zu beeinflussen, da die Standortentscheidungen der privaten Akteure heute aufgrund überregionaler Netzlogiken fallen. Es entstehen kontraproduktive Wettbewerbssituationen zwischen den Gemeinden mit traditionellen Zentren und jenen mit durch den motorisierten Individualverkehr sehr gut erschlossenen Big-box-Clustern. Diese werden als Verursacher von Lädelisten und Verkehrsproblemen diskutiert, sie sind aber auch wichtige Arbeitsplatzgebiete und bieten ein reiches Versorgungsangebot.

Der Big-box-Cluster der Gemeinde Hinwil wird genauer untersucht und Konzepte für städtebauliche Bausteine für seine Entwicklung aufgezeigt. Ziel ist eine räumliche Qualifizierung und die Ausbildung von programmatisch-funktionalen Anknüpfungspunkten an die regionale Ebene. Der Big-box-Cluster könnte zu einem «Central Business District» für die Region entwickelt werden. Zur Umsetzung eines solchen Projekts wird ein interessenorientierter Zusammenschluss von Gemeinden und privaten Akteuren vorgeschlagen. Die Big-box-Cluster könnten einen Identitätswandel erfahren und dadurch die gesamte Region neu positionieren.



1 Die Zentrentypen in der S5-Stadt: Quadrate: Kleinstädte, Sechsecke: Big-box-Cluster, Kreise: Dörfer, Fragezeichen: Unentschlossene.

## Intro: Catch as catch can

Die Fragen der Raumentwicklung in Agglomerationsräumen wie der S5-Stadt werden komplexer: Neben den traditionellen Zentren<sup>1</sup> entstehen neue Zentralitäten.<sup>2</sup> Diese neuen Zentralitäten werden durch die steigende Mobilität der Benutzer, das rasche Einwohner- und Siedlungswachstum, die Standortentscheidungen von Akteuren der Versorgung und einen zunehmenden Wettbewerb zwischen den Gemeinden in ihrem Wachstum beeinflusst. Diese dynamische Art der Raumbenutzung und -gestaltung macht es für die Entscheidungsträger in den Gemeinden schwierig, Entwicklungen zu kontrollieren, welche die Bildung von Zentren und Zentralitäten betreffen. Im Rahmen der traditionellen Arbeitsweisen in der Raumplanung ist es schwierig, die Bildung von Zentren und Zentralitäten proaktiv zu beeinflussen.

### Lesarten: Zentren und Zentralitäten in der S5-Stadt

Unterschiedliche Zentrentypen (Abbildung 1)

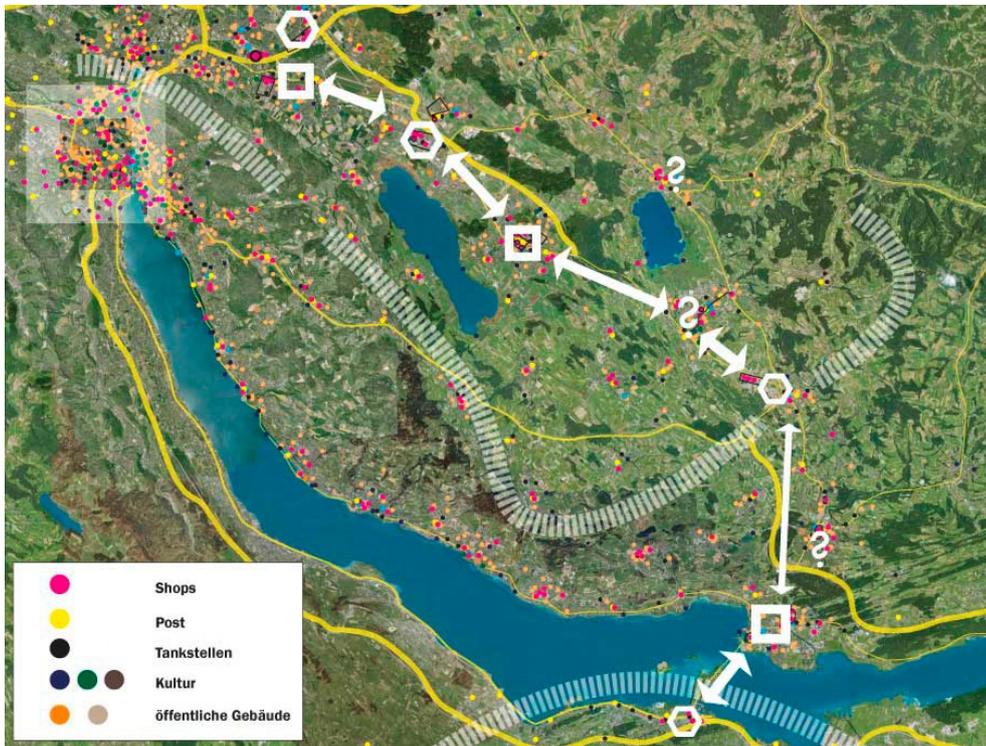
Die *Kleinstädte* in der S5-Stadt sind historisch gewachsen und weisen die grösste Konzentration an kulturellen und sozialen Einrichtungen auf. Die Kleinstädte stellen wichtige Identifikationspunkte in der Region dar und sind sehr gut an das öffentliche und motorisierte Verkehrsnetz angeschlossen.

Die *Big-box*<sup>3</sup>-Cluster sind Orte mit neuen Zentralitäten, da sie hohe tägliche Besucher- und Benutzermengen anziehen. Sie sind oft in den für den motorisierten Verkehr sehr gut erschlossenen ehemaligen Industriegebieten der S5-Stadt entstanden. Dort haben sich Räume gebildet, die zwar hoch frequentiert werden, aber auf wenige Funktionen ausgerichtet sind und kaum räumliche Qualitäten bieten. Die Big-box-Cluster sind durch grossmasstäbliche Einkaufsnutzungen und eine beachtliche Zahl an Arbeitsplätzen geprägt.

<sup>1</sup> Der Begriff traditionelles Zentrum beschreibt eine Konzentration von Verwaltungs-, Dienstleistungs-, Verkehrs-, Kultur-, Bildungs- und Wirtschaftsfunktionen im Ortskern einer Gemeinde.

<sup>2</sup> Der Begriff neue Zentralität beschreibt eine Konzentration von Dienstleistungs- und Wirtschaftsfunktionen in monofunktionalen Gebieten am Rande einer Gemeinde, die eine hohe Besucherzahl verzeichnen.

<sup>3</sup> Der Begriff Big-box stammt aus den USA und steht für grossformatige, meist eingeschossige, freistehende Gebäude. Ursprünglich Big-box store oder Superstore, ein Begriff für grossformatige Filialen von Einzelhandelsunternehmen wie Walmart.



2 Das Angebot an Versorgungsinfrastruktur und die Qualitäten der Verkehrsanbindung variiert von Zentrumstyp zu Zentrumstyp. Es entstehen räumliche und funktionale Zusammenhänge.

Die *Dörfer* weisen nur eine lokal bedeutende Zentralität auf, da sie auf Wohnen ausgerichtet sind und die geringste Konzentration an Versorgungseinrichtungen haben.

Die *unentschlossenen* Gemeinden stehen bezüglich ihrer Zentralität und Selbstwahrnehmung an der Schwelle oder befinden sich in einem Transformationsprozess zwischen den aufgeführten Typen.

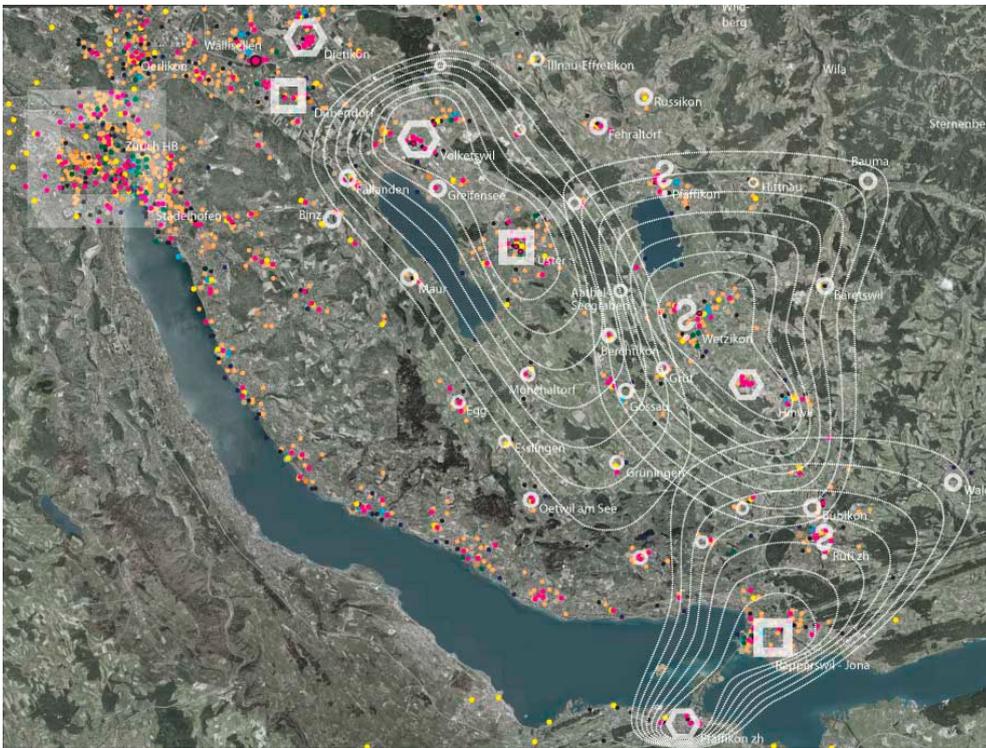
#### Räumlich-funktionale Zusammenhänge (Abbildung 2)

Die traditionellen Zentren (Kleinstädte) und die Orte mit neuen Zentralitäten (Big-box-Cluster) reihen sich in der S5-Stadt entlang der Hauptverkehrswege (Autobahnen, Oberlandstrassen, S-Bahn-Linien) auf. Das Angebot an Versorgungseinrichtungen variiert in den einzelnen Zentren bzw. Orten mit Zentralitäten und die Benutzer orientieren sich je nach Bedarf zu ihnen. Die beschriebene dynamische Raumbenutzung kreiert Verkehrsprobleme, und aufgrund von Zu- bzw. Abflüssen in der Kaufkraft<sup>4</sup> entstehen zwischen den Gemeinden Win-lose-Situationen. Diese Umstände werfen Diskussionen über die Standorte von Versorgungseinrichtungen auf und lassen Konkurrenzen unter den Gemeinden entstehen.

<sup>4</sup> Planungsgruppe Zürcher Oberland, «Regionales Konsumkonzept Zürcher Oberland», 27.3.2003, «Innerregionale Kaufkraftflüsse», InterUrban AG Nutzungsmanagement.

#### Kleinstädte, Dörfer und Big-box-Cluster formen Mannschaften (Abbildung 3)

Die funktionalen Beziehungen zwischen den Zentrumstypen machen eine neue Form der Raumgliederung sichtbar. Jede Gliederungseinheit besteht aus mindestens einer Kleinstadt oder unentschlossenen Gemeinde, einem Big-box-Cluster und einer Vielzahl von Dörfern. Die Kleinstädte sind mit ihren vielen kulturellen und sozialen Einrichtungen Identitätsträger und die Big-box-Cluster haben eine wichtige Versorgungsfunktion. Zu diesen zwei Zentrumstypen orientiert sich eine Viel-



3 Die Zentrentypen und ihre räumlich-funktionalen Zusammenhänge bilden «Manschaften», die jeweils eine Kleinstadt, ein Big-box-Cluster und mehrere Dörfer aufweisen.

zahl von Dörfern. Diese Gliederungsform nennen wir Manschaft, da jeder Zentrumstyp (Kleinstadt, Big-box-Cluster, Dorf) eine bestimmte Rolle oder Funktion in ihr einnimmt. Die Grenzen der Manschaften sind weich und überlappen, da die Orientierung der Dörfer zu den Kleinstädten bzw. Big-box-Clustern variiert. Die Raumgliederung in Manschaften weicht von der Gliederung in administrative Einheiten ab.

#### Manschaftsdenken: Big-box-Cluster im Fokus

Innerhalb der Manschaften stellen die Big-box-Cluster ein Schlüsselement dar: Sie wachsen schnell und werden im Zusammenhang mit entstehenden Verkehrsproblematiken und der Abwanderung von Versorgungsdienstleistern in den umliegenden Zentren diskutiert. Gleichzeitig verfügen sie aber über spezifische räumliche und funktionale Eigenschaften, die das Potenzial bergen, bestehende Winlose-Situationen zu Win-win-Situationen umzuwandeln.

Werden die einzelnen Interessen zur Zentrumsbildung zwischen den Mitgliedern einer Manschaft diskutiert und kann eine gemeinsame Wertbasis geschaffen werden, können Konkurrenzsituationen konstruktiv angegangen werden. Der Begriff Manschaftsdenken beschreibt die Idee, dass die Gemeinden einer Manschaft gemeinsame Entwicklungsziele formulieren und verfolgen, um sich im Rahmen einer regionalen Konkurrenz besser positionieren zu können. Dadurch wird es möglich, dass Kräfte besser abgestimmt und effektiver eingesetzt werden können. Ansätze zur Umsetzung von Manschaftsdenken wären zum Beispiel eine abgestimmte Arbeits-, Ressourcen und Rollenverteilung.

## Qualifizierungspotenzial Big-box-Cluster: Beispiel Hinwil

Die hohe tägliche Menge an Arbeitspendlern und Kunden der Versorgungseinrichtungen zeigt die Zentralität von Big-box-Clustern. Sie sind Teil des täglichen Lebens der Benutzer in der S5-Stadt. Die Big-box-Cluster konkurrieren mit den traditionellen Zentren der umliegenden Kleinstädte und Dörfer um Versorgungsangebot, Anbieter und Klienten. Da die Big-box-Cluster an für den motorisierten Verkehr bequem erreichbaren Standorten liegen und ausreichend Parkplätze aufweisen, generieren sie ein hohes Verkehrsaufkommen und werden damit meist als Verursacher von Verkehrsproblemen diskutiert. Der Big-box-Cluster Wässerli der Gemeinde Hinwil zeigt die Problematik, aber auch die bestehenden Potenziale besonders deutlich:

«In Hinwil hat der Gemeinderat kürzlich eine Planungszone<sup>5</sup> für das wuchernde Industriegebiet beantragt. Er will einem «weiteren unkontrollierten Ausbau des Einkaufsschwerpunktes und der damit verursachten Zunahme des Verkehrs» entgegentreten. Hinwil hat 2004 wie jüngst Affoltern a.A. ein Verbot von zusätzlichen Einkaufszentren abgelehnt.»<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Die Festsetzung einer Planungszone ermöglicht, dass während einer Revision von Gesamttrichtplänen oder Nutzungsplänen keine baulichen Veränderungen oder sonstigen Vorkehren getroffen werden dürfen, die der im Gange befindlichen Planung widersprechen.

<sup>6</sup> NZZ (30.1.2009) «Mit mehr Strassen und Busspuren gegen den Einkaufsverkehr» (Zitat).

### Wege zur Qualifizierung

Von Konkurrenz zu Mannschaftsdenken

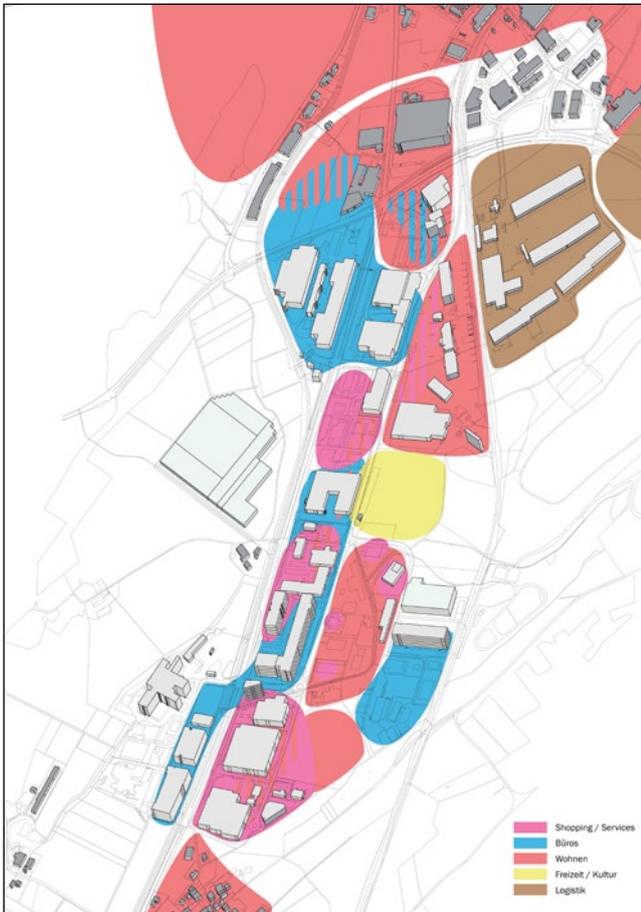
*Ist-Zustand:* Der Big-box-Cluster von Hinwil ist wegen seines grossen und wachsenden Shopping-Angebots ein sehr beliebter Einkaufsort in der Region. Er steht in direkter Konkurrenz mit den Zentren in Wetzikon und dem Ortskern von Hinwil selbst. Die zunehmende Verkehrsproblematik und der starke Entwicklungsdruck sind Symptome seiner Attraktivität. Gleichzeitig ist er auch ein wichtiger Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandort, an dem global agierende Firmen wie die Bellimo, die Ferag und BMW Sauber ihren Firmensitz haben.

*Ziele:*

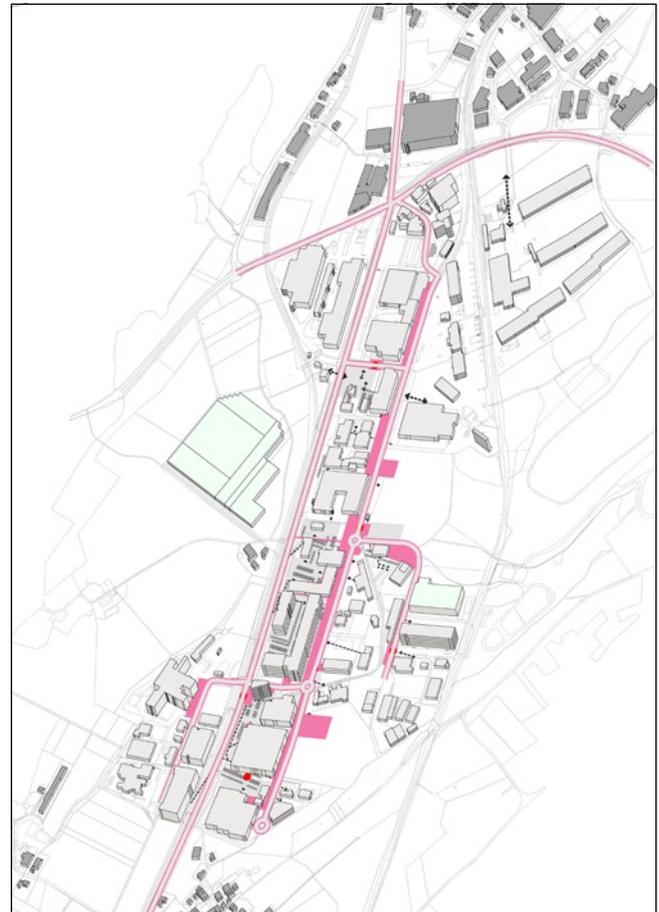
- Eine Standortentwicklung des Big-box-Clusters verfolgt das Ziel, die gesamte Mannschaft langfristig weiterzuentwickeln sowie zu stärken. Die bestehenden räumlich-funktionalen Beziehungen zur Mannschaft sollen nach dem Win-win-Prinzip optimiert werden.
- Die bestehenden Gewerbe- und Einkaufsnutzungen werden als Ausgangspunkt genommen, um einen qualitativ hochstehenden Central Business District zu entwickeln. Dieser kann die gesamte Mannschaft in der Region besser positionieren.
- Durch die klare Rollenverteilung können sich auch die anderen Zentren innerhalb der Mannschaft bewusst besser positionieren und in der Folge auch entwickeln.
- Von den Schlüsselakteuren wird eine Interessengemeinschaft gegründet, um die Entwicklung des Central Business District zu fördern.

Von MIV-Abhängigkeit zu multimodaler Vernetzung

*Ist-Zustand:* Das Gebiet ist perfekt für den motorisierten Verkehr erschlossen und für ihn optimiert. Die Kapazität der Strassen reicht zu Stosszeiten bereits heute nicht aus. Das Industriegebiet ist vom Ortskern Hinwil aus mit dem Langsamverkehr schlecht erreichbar. Die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ist unattraktiv, nur eine Buslinie führt durch das Gebiet.



4 Ergänzung und Verteilung von Nutzungen.



5 Aufwertung des öffentlichen Raums (Strassen- und Seitenräume).

*Ziele:*

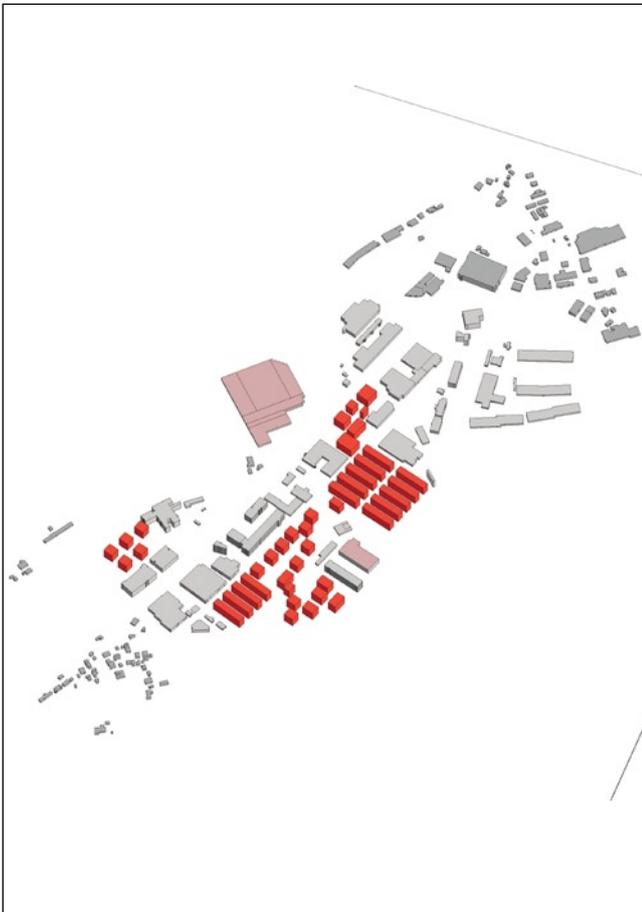
- Die Erreichbarkeit des Big-box-Clusters innerhalb seiner Mannschaft wird optimiert, die Anbindung des Clusters an den Ortskern Hinwil und an Unterwetzikon ist besonders wichtig.
- Es wird ein Verkehrskonzept erarbeitet, das den motorisierten Individualverkehr sowie den Rad- und Fusswegverkehr im Gebiet verbessert sowie übergeordnete Anschlüsse herstellt.
- Der Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz wird deutlich verbessert. Zur Diskussion stehen: Eine eigene S-Bahn-Haltestelle, eine bessere Busanbindung und eine Stadtbahn Wetzikon-Hinwil.
- Es werden alternative Mobilitätslösungen wie z.B. Heim- und Lieferservices angeboten.

Von Monofunktionalität zu mehr Nutzungsmischung (Abbildung 4)

*Ist-Zustand:* Das Gebiet ist durch Industrie und Einkaufsnutzungen geprägt. Grosse und global agierende Firmen haben hier ihren Sitz. Die Parzellen sind meist monofunktional genutzt. Oft liegen gleiche und ähnliche Nutzungen auf angrenzenden Grundstücken, welche aber räumlich abgetrennt sind.

*Ziele:*

- Zur Belebung des Big-box-Clusters wird eine stärkere Mischung von Nutzungen angestrebt.



6 Verdichtungsszenario anhand baurechtlicher Situation.



7 Klaren Siedlungsrand bilden, interne Vernetzung von Grünräumen fördern.

- Das Gebiet wird als Central Business District entwickelt.
- Das Gebiet wird mit Wohnnutzungen erweitert um einen durchmischten Ortsteil zu entwickeln.

Von geschlossenen zu offenen Räumen (Abbildung 5)

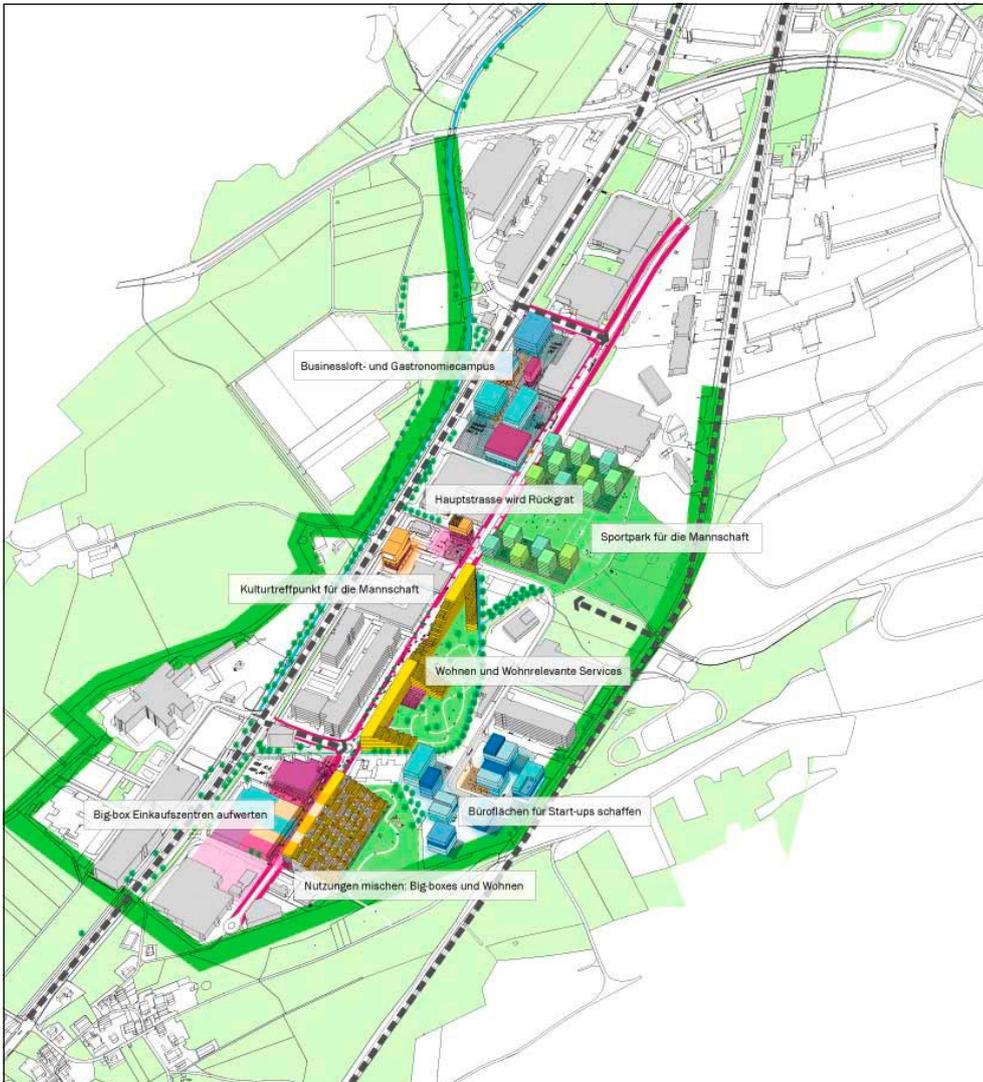
*Ist-Zustand:* Der öffentliche Raum ist Mobilitätsraum. Die parallel zur Oberlandstrasse verlaufende Hauptachse des Gebiets flankieren unattraktive Gebäuderückseiten und es gibt lediglich auf einer Strassenseite einen Fussweg. In den halböffentlichen Zonen gibt es wenige Teile, die kollektiv genutzt werden, wie z.B. der Parkplatz von McDonald's.

*Ziele:*

- Es wird qualitativvoller öffentlicher Raum geschaffen.
- Die Wasserstrasse wird zur Vorderseite und attraktiven Adresse des Gebiets umgestaltet. Eine Flaniermeile verbindet das gesamte Gebiet.

Von Zweckbauten zu urbanem Mehrwert der Baustruktur (Abbildung 6)

*Ist-Zustand:* Im Gebiet mischen sich grossmassstäbliche Big-boxes mit kleineren Strukturen. Ein grosser Teil der Bausubstanz ist veraltet und erneuerungsbedürftig. Die bestehende baurechtliche Situation bietet wenig Restriktionen und damit viel Spielraum für eine bauliche Entwicklung des Gebiets. Es gibt viele baureife Parzellen und damit Möglichkeiten zur Verdichtung und Qualifizierung.



8 Übersicht Qualifizierungspotenziale und städtebauliche Bausteine.

*Ziele:*

- Das Gebiet wird verdichtet und mit Baustrukturen ergänzt, die qualitätvollen urbanen Raum bilden und damit ein neues Ortsbild schaffen.

Von Grau zu integriertem Grün (Abbildung 7)

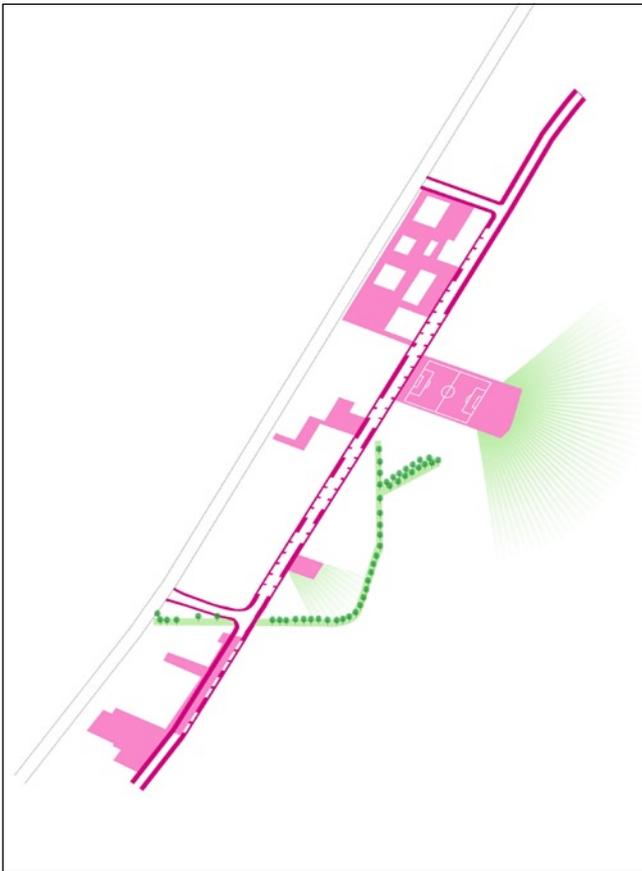
*Ist-Zustand:* Das Gebiet ist umgeben von Landwirtschaftsflächen und Wald, was weite Blicke in die Natur zulässt. Das Gebiet selbst bietet keine grünen Qualitäten.

*Ziele:*

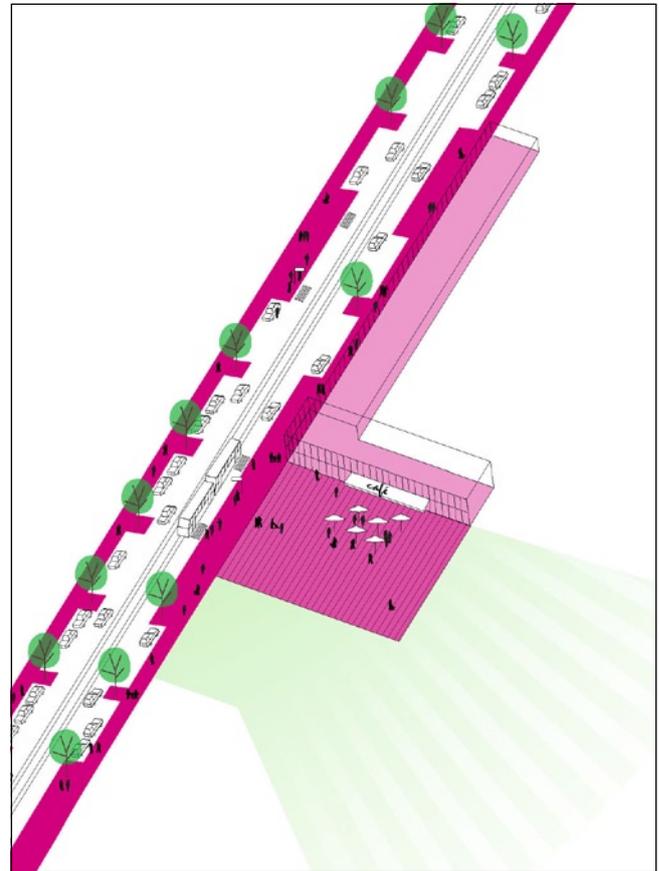
- Zersiedlung wird durch einen Grüngürtel kontrolliert.
- Es werden attraktive Grünflächen innerhalb des Gebiets erstellt.
- Eine Durchwegung von Grundstücken und die Vernetzung mit den umliegenden Naturräumen wird Vorgabe für bauliche Massnahmen.
- Es werden Bautypologien entwickelt, die Blicke ins Grün schaffen.

**Städtebauliche Bausteine zur Umsetzung** (Abbildungen 8 und 9)

Die städtebaulichen Bausteine dienen zur Darstellung von Ideen für städtebauliche Qualifizierungsmassnahmen des Big-box-Clusters. Sie basieren auf Erkenntnissen einer Inventarisierung der bestehenden städtebaulichen Qualitäten und stellen



9 Übersicht Aufwertungskonzept für die Wässerstrasse.



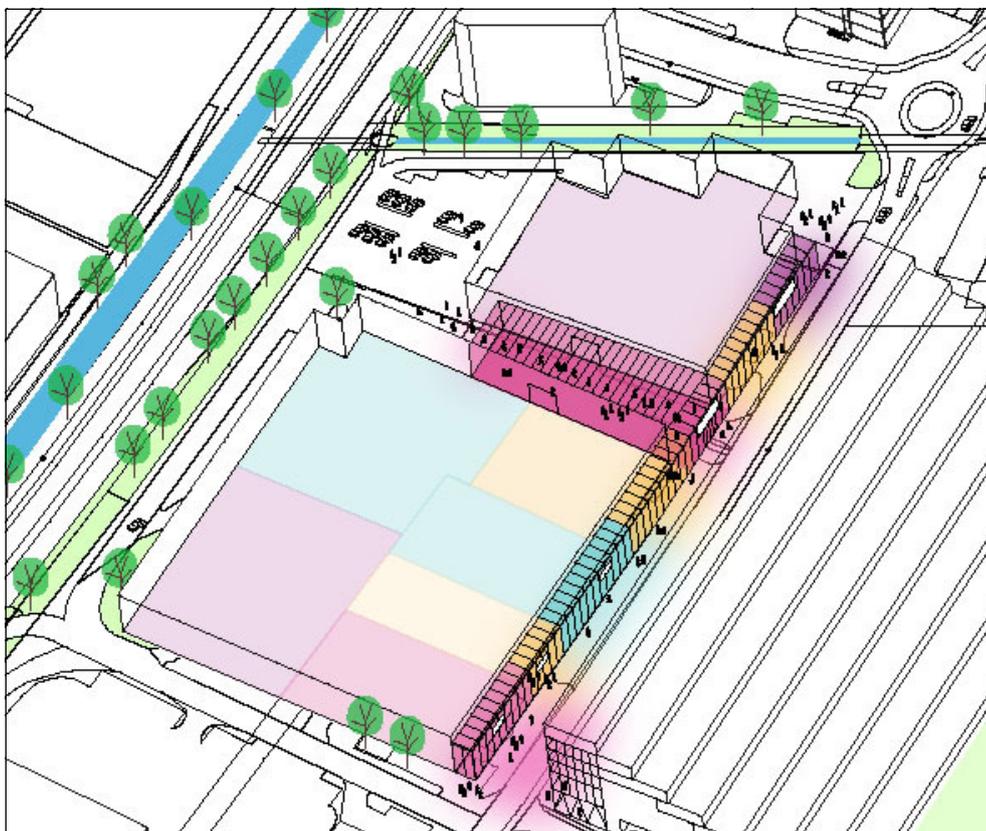
10 Detailausschnitt: Aufwertung von Strassenraum und Seitenräumen.

den Versuch dar, existierende Potenziale optimal auszunutzen. Die Bausteine stehen als Platzhalter für spezifische städtebauliche Funktionen, die soziale, räumliche und programmatische Vernetzungen im Gebiet fördern und räumliche oder programmatische Anknüpfungspunkte zur Mannschaftsebene bieten. Die Bausteine liegen auf kurz- bis mittelfristig verfügbaren Grundstücken. Dies ermöglicht eine schrittweise Realisierung, bei der die einzelnen Bausteine unabhängig voneinander realisiert werden können.

*Hauptstrasse wird Rückgrat* (Abbildung 10)

*Ziele:* Der Strassenraum wird aufgewertet, neben einer Optimierung für den motorisierten Individualverkehr wird eine verbesserte Anbindung des öffentlichen und des Langsamverkehrs (Rad- und Fussverkehr) umgesetzt. Die heutige Wirkung der Strasse als Rückseite wird radikal verändert. Sie wird zu einer attraktiven Flaniermeile mit Adressbildungsfunktion ausgebaut. Der Big-box-Cluster erhält ein neues Gesicht. Die Strassengestaltung bietet der öffentlichen Hand die grössten Einflussmöglichkeiten und schafft einen entscheidenden Grundstein zur Standortentwicklung.

*Massnahmen:* Der Strassenraum wird als einheitlich abgestimmte Raumfigur mit Bäumen, Rad- und Gehwegen, Bushaltestellen, Kurzzeit-Parkplätzen und attraktiven Seitenräumen gestaltet. Es werden gestalterische Regeln für Neu- und Umbauten definiert, die eine Orientierung von Eingängen und Fassaden zur Strasse vorgeben.



11 Die Einkaufszentren werden baulich durch eine zweite verbindende Schicht ergänzt, die Öffnungen zur Strasse schafft (Schaufenster, Eingänge).

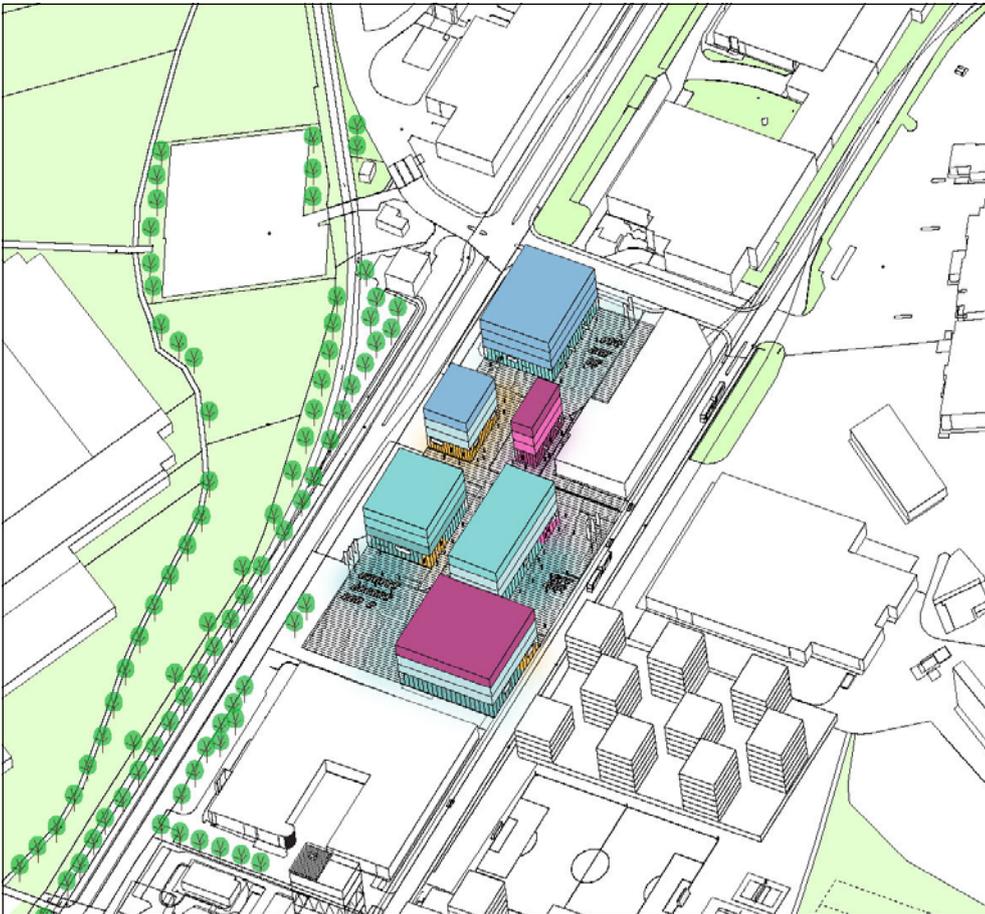
*Empfehlung:* Die Strassenraumgestaltung und ihre planerischen Festlegungen werden in Zusammenarbeit mit den betreffenden Grundeigentümern entwickelt, sodass eine breitere Abstützung geschaffen wird.

#### *Big-box-Einkaufszentren aufwerten (Abbildung 11)*

*Ziele:* Die bestehenden Einkaufszentren werden aufgewertet und der Strassenraum wird aktiviert. Die heute geschlossenen Fassaden zur Hauptstrasse werden geöffnet. Bestehende Besucherflüsse im Gebiet werden besser genutzt, der Wechsel zwischen unterschiedlichen Einkaufsorten wird einfacher und attraktiver gestaltet. Es werden kleinere Verkaufsflächen geschaffen, die auch für Kleinhändler attraktiv sind.

*Massnahmen:* Die Big-boxes werden durch vorgelagerte kleinteiligere Baustrukturen ergänzt, die Ladenfronten zur Strasse ausbilden. Zudem werden neue Eingänge und Passagen geschaffen.

*Empfehlung:* Die gestalterischen Absichten werden mit Anreizen verbunden, um die Umsetzungswahrscheinlichkeit zu erhöhen. Die Zusammenarbeit von lokalen Kleinhändlern und Grossverteilern wird gefördert.



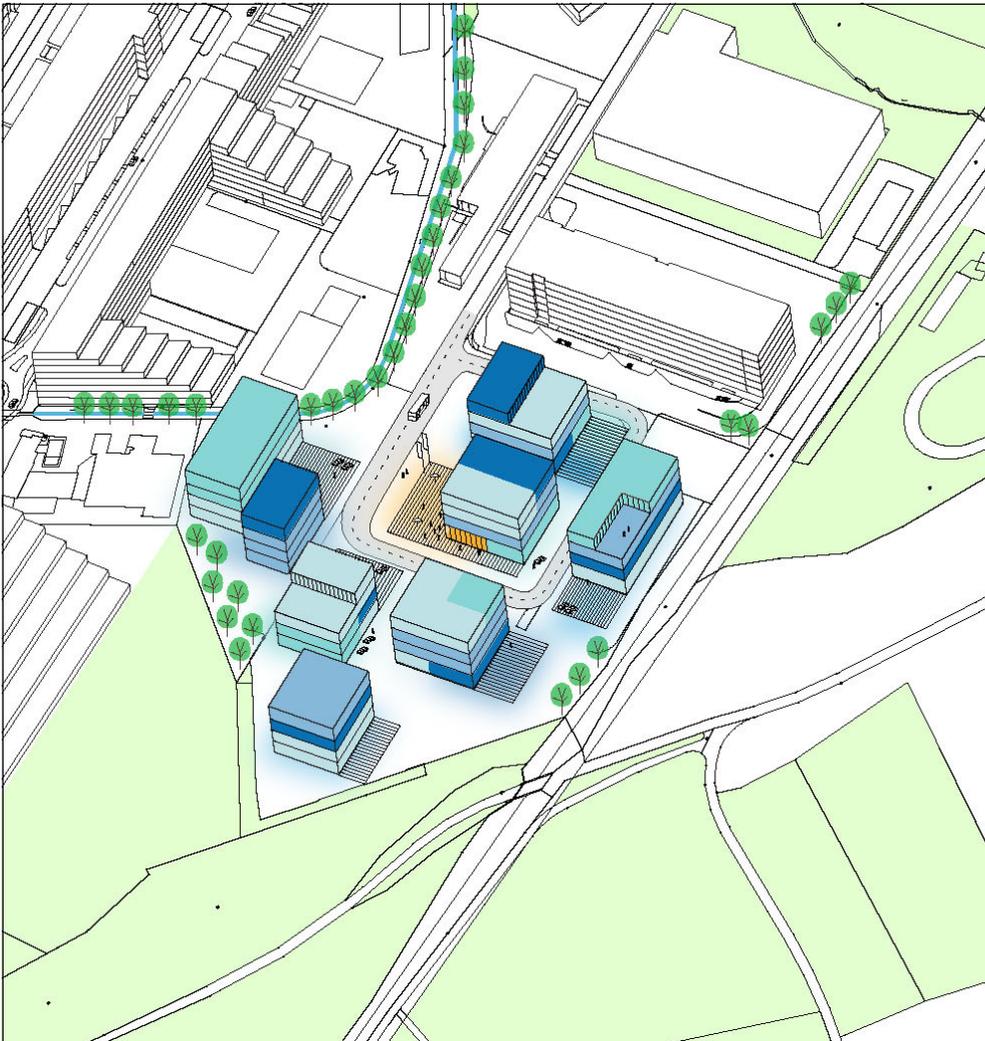
12 Businessloft- und Gastronomecampus: Freistehende Baukörper mit übergreifender Freiraumgestaltung, Förderung kommerzieller Nutzungen im Erdgeschoss, Nutzungsmischung in den Gebäuden.

#### *Businessloft- und Gastronomecampus entwickeln* (Abbildung 12)

*Ziele:* Es entsteht ein lebendiger Campus mit Businesslofts, Bars, Diskotheken, Cafés und Restaurants, der für die Bewohner und Benutzer der Mannschaft gut erreichbar ist. Die Areale mit Nutzungen, die das Gebiet bereits heute beleben, werden aufgewertet und gefördert.

*Massnahmen:* Das Areal wird durch einen einheitlich gestalteten Aussenraum aufgewertet. Die bestehende Gebäudestruktur wird saniert und teilweise ergänzt sowie für Büro- und Gastronomenutzungen optimiert. Temporäre Nutzungen und Events beleben den Campus zusätzlich.

*Empfehlung:* Die ansässigen Akteure werden in einem Interessenverband organisiert, und es wird versucht, neue Partner zu gewinnen. Die baulichen Massnahmen werden gemeinsam entwickelt und umgesetzt.



13 Die Büroflächen entstehen in kleineren freistehenden Baukörpern, die eine Entwicklung in Etappen ermöglichen. Der neue Standort wird an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen.

#### Büroflächen für Start-ups schaffen (Abbildung 13)

*Ziele:* Der bestehende Firmen- und Geschäftsstandort mit ansässigen globalen Firmen wird von der Mannschaft gefördert und weiterentwickelt. Er wird um neue und aufstrebende Unternehmen aus dem Kleingewerbe und der Kleinindustrie ergänzt.

*Massnahmen:* An Lagen «in zweiter Reihe» wird günstiger Mietraum geschaffen. Das Entwicklungskonzept beinhaltet auch ein Konzept zur Etappierung, sodass nach Bedarf realisiert werden kann.

*Empfehlung:* Die Bedürfnisse von Unternehmern, Grundeigentümern und Investoren werden von einer Start-up-Förderungsplattform zusammengebracht, die von Vertretern aller Mannschaftsmitglieder sowie wichtigen Partnern aus der Wirtschaft initiiert und mit einem Pilotprojekt getestet wird.



14 Big-boxes und Wohnnutzungen werden zu neuen Bautypologien gestapelt: Big-boxes und Parkhaus (grau), Läden und Gastronomie (pink), Büros (blau), Wohnungen (gelb).

#### Nutzungen mischen: Big-boxes und Wohnen (Abbildung 14)

**Ziele:** Der Big-box-Cluster wird durch Wohnnutzungen ergänzt. Durch die Kombination von Gewerbe- und Wohnnutzungen werden Möglichkeiten zur Maximierung der Flächennutzung und Rentabilitätssteigerung geschaffen.

**Massnahmen:** Es werden Gewerbe-/Wohnzonen geschaffen, auf denen nutzungsgemischte Entwicklungen realisiert werden können. Für ihre Bebauung werden Bautypologien entwickelt, die Wohnnutzungen und grosse Einzelhandelsnutzungen stapeln und mischen: Zur Strasse orientieren sich Ladenfassaden, dahinter liegen Verkaufs- und Lagerflächen. In den Obergeschossen werden Terrassenwohnungen mit attraktiver Südausrichtung geschaffen. In den Zwischengeschossen liegt das Parkhaus, das von den Wohnungen und Läden genutzt wird.

**Empfehlung:** Die Grundstückseigentümer werden mit Entwicklern, die auf Konzepte für Nutzungsmischung spezialisiert sind, zusammengebracht. Mögliche Kooperationen werden von der Interessengemeinschaft gefördert und unterstützt.



15 Die Wohnüberbauung definiert einen klaren Abschluss zur Strasse und orinerit sich mittels Terrassen zu einem privaten Hof mit Park. Im Erdgeschoss liegen ergänzende Service-nutzungen (pink).

*Nutzungen ergänzen: Wohnen und wohnrelevante Services (Abbildung 15)*

*Ziele:* Die Wohnnutzungen beleben den Big-box-Cluster. Die Wohnbauten reagieren mit ihrer Typologie auf die grossmasstäbliche gewerblich und industriell geprägte Umgebung.

*Massnahmen:* Es werden reine Wohnzonen geschaffen. Die Wohnungsbautypologie entwickelt Wohnqualitäten und sucht eine Referenz zu ihrem besonderen städtebaulichen Umfeld. Im Sockelgeschoss entstehen wohnrelevante Serviceeinrichtungen, welche das Umfeld aufwerten. Die Serviceeinrichtungen schaffen Mehrwert für die Bewohner und die Benutzer des Big-box-Clusters: Gastronomie, Reinigung, Poststelle, Kindergarten, Mittagstisch etc.

*Empfehlung:* Projektentwicklungsteam bilden, das Landbesitzer, Entwickler, Wohnbaugenossenschaften und regionale Servicedienstleister zusammenbringt, um gemeinsam ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten.



16 Der Kulturtreffpunkt: links Multiplexkino an der Zürcherstrasse, rechts Kultur und Bildung an der Wässeristrasse. Bestehende Nutzungen werden integriert.

#### *Kulturtreffpunkt für die Mannschaft schaffen (Abbildung 16)*

*Ziele:* An einem bereits von Jugendlichen und Familien frequentierten Ort wird ein Kultur- und Bildungsangebot geschaffen, das sich an alle Bewohner und Benutzer der Mannschaft richtet. Der Fortbestand der Kinokultur in der Mannschaft wird gesichert. (Die zwei Kleinkinos in Wetzikon können nicht mit dem Multiplex in Dietikon konkurrieren.)

*Massnahmen:* Bau und Unterhalt eines publikumsorientierten Kulturzentrums und Kleinkinos mit Landmark-Qualitäten.

*Empfehlung:* Die Akteure der Kultur- und Bildungsszene aus der Mannschaft werden zusammengebracht, um gemeinsam ein Konzept zu entwickeln, das den Wünschen und Bedürfnissen des Publikums entspricht.



17 Der Sportpark wird von Wohn- und Büroentwicklungen flankiert. Im Sockelgeschoss liegen Parkhäuser, darüber Punkthäuser, die über ein Plateau erschlossen werden.

#### Sportpark für die Mannschaft schaffen (Abbildung 17)

**Ziele:** Es wird ein Sportpark geschaffen, der sich mit seinem vielseitigen Angebot an alle Bewohner und Benutzer der Mannschaft richtet. Angrenzende Wohn- und Büronutzungen finanzieren die öffentliche Infrastruktur und tragen zur Nutzungsmischung bei.

**Massnahmen:** Es werden entsprechende Mischzonen geschaffen. Es werden Gespräche mit den Vertretern der Mannschaften aus der Verwaltung, Politik und Vereine aufgenommen, um gemeinsam ein Finanzierungs- und Nutzungskonzept zu entwickeln.

**Empfehlung:** Die Bedürfnisse für Freizeit- und Sportinfrastruktur in der Mannschaft werden analysiert und auf bestmögliche Synergien untersucht.

## Schlussfolgerung: Entwickeln oder stagnieren

Der Big-box-Cluster von Hinwil steht als Beispiel für andere Big-box-Cluster, welche Zentralitäten besitzen und mit den umgebenden traditionellen Zentren konkurrieren. Pfäffikon SZ und Volketswil in der S5-Stadt sowie Dübendorf und Dietlikon am Rande der S5-Stadt sind weitere Beispiele für Gemeinden mit Big-box-Clustern, die besonders auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet sind und Qualifizierungspotenziale bezüglich ihrer Raumqualitäten und Verknüpfungsaspekte zur Mannschaftsebene besitzen. Zudem wächst der Druck auf die Gemeinden, sich im Rahmen des regionalen und lokalen Standortwettbewerbs zu positionieren und damit von anderen Standorten abzugrenzen.

Das Mannschaftsdenken bietet als loser, dynamischer und interessenorientierter Verbund von Gemeinden eine Möglichkeit, sich vor dem Hintergrund unterschiedlicher Rollen zusammenzuschliessen und gemeinsame Entwicklungskonzepte zu verfolgen. In einem solchen Verbund könnten die oft mit dem Entstehen von Big-box-Clustern verbundenen Konkurrenzen und Win-lose-Situationen in Win-win-Situationen umgewandelt werden. Die Big-box-Cluster könnten zu wichtigen Versorgungsknoten weiterentwickelt werden. Da sie verkehrlich gut angebunden sind und grossmasstäbliche Entwicklungen aufnehmen können, die in vielen Ortszentren nicht realisierbar sind, könnten sie wichtige Firmensitze und auch weitere Big-box-Entwicklungen aufnehmen und damit die Region stärken und ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen.

Verständlicherweise ist der politische Fokus der Gemeinden auf den Entwicklungsbedarf ihrer oft stagnierenden Ortskerne gelegt. Anstatt zu versuchen, mit den grossen und ökonomisch höchst effizienten Entwicklungen in den Big-box-Clustern quantitativ zu konkurrieren, sollten sie sich auf hochqualitative und kleinmasstäbliche ergänzende Entwicklungen innerorts konzentrieren.

Während man in der Schweiz von Lädelerben spricht, wird in Nordamerika bereits seit längerem das Aussterben von Big-box-Entwicklungen diskutiert. Dort lösen grössere und moderne Big-box-Entwicklungen die alten, nicht mehr konkurrenzfähigen ab. Betrachtet man das rasante Wachstum der Big-box-Cluster in der Schweiz, scheint es sehr wahrscheinlich, dass auch hierzulande mittel- bis langfristige Erneuerungsbedarf bestehen wird.

Die im Artikel vorgestellten städtebaulichen Bausteine bieten eine Grundlage, um Diskussionen zur Qualifizierung von Big-box-Clustern zu führen. Die im Anhang aufgeführten Referenzbeispiele zeigen, dass eine Realisierung von vergleichbaren städtebaulichen Bausteinen machbar ist. Sie zeigen aber auch, dass neben den politischen Entscheidungsträgern wichtige Schlüsselakteure aus dem privaten und öffentlichen Sektor eingebunden werden sollten, um das volle Potenzial von Entwicklungen herauszuholen.

## Literatur

- Statistisches Amt des Kantons Zürich, Bevölkerung und Soziales (2008), aktuelle Bevölkerungszahlen der Gemeinden
- InterUrban AG Nutzungsmanagement im Auftrag der Planungsgruppe Zürcher Oberland (27.3.2003) «Regionales Konsumkonzept Zürcher Oberland», «Innerregionale Kaufkraftflüsse»
- ISO Public im Auftrag der Gemeinde Wetzikon (2007), Bevölkerungsbefragung
- Wertheimer, P. 2009, «Zersiedlung vernichtet Zentrum», Tages-Anzeiger, 21. 10.
- Dolge, M. 2008, «Mit der Konkurrenz leben – Dorfläden trotz Aldi ohne Ängste», ZO, 9. 7.
- NZZ (30. 1. 2009) «Mit mehr Strassen und Busspuren gegen den Einkaufsverkehr» (Zitat)
- NZZ (2. 8. 2008), Wenn das Industriegebiet zur Einkaufsmeile wird, Viele Gemeinden in der Agglomeration kämpfen mit hausgemachten Verkehrsproblemen
- Bachofen, S. 2009, «Baustopp in der Industriezone – Kanton will Mehrverkehr verhindern», ZO, 18. 2.

## Städtebauliche Referenzen

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Seftigenstrasse Oberingenieurkreis I, Kt. Bern, 1997–1999 (Metron Verkehrsplanung)
- South End Project – Lows Big-box Geschäft mit Nutzungsmantel Wohnen und Kleinhändlern, Charlotte (USA), 2008
- Le flon – Rehabilitation eines ehemaligen Industriequartiers (Lausanne), Kt. Waadt seit 1999 (Stadt Lausanne und zahlreiche Architekten)
- UPV Munich – Unterführung Park Village, Unterführung bei München (Deutschland), 1999–2003, Merkur GmbH & Co und MVRDV Architekten und Stadtplaner
- James – Servicewohnen in Zürich, 2001–2009 (UBS Fund Management, Patrick Gmür Architekten)
- Mountain Dwellings – Wohnkomplex mit öffentlichem Parkhaus, Oerestad (Dänemark), 2008, (Hoepfner A/S, Dansk Olie Kompagni A/S, Plot Architekten)
- Idea Stores – Neukonzeption von Bibliotheken als Bildungs- und Kulturhub im Bezirk Tower Hamlets, London (Grossbritannien), seit Ende 1999 (Bezirk Tower Hamlets, Architekt David Adjaye)
- Mineralbad Samedan, Samedan, Kt. Graubünden, 2010, Architekten Miller & Maranta

## Leseempfehlungen

- Jessen, J, Meyer, U, Schneider, J 2008, *Stadtmachen.eu – Urbanität und Planungskultur in Europa*, Krämer Verlag, Stuttgart.
- Ahlava, A, Edelman, H, Mäkynen, T 2008, *Urban Design Management – a good guide to practice*, Routledge Architecture Publishers.
- Sieverts, T 2008, *Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und*
- Zeit, Stadt und Land, Bauwelt Fundamente*, Birkhäuser Verlag, Basel.
- Maxwan 2002, «Logica», in: *Arch+ 162* Hoogvliet, Arch+ Verlag GmbH, Aachen.
- Rieniets, T, Sigler, J, Christiaanse, K 2009, *Open City: Designing Coexistence*, SUN Publisher, Amsterdam.
- Amin, A, Shift, N 2002, *Cities: Reimagining the Urban*, Blackwell Publishers, Oxford.
- Jacobs, J 1991, *Death and Life of great American cities*, Vintage Publishers.
- Mäkynen, T, Niemeyer, M 2009, «Der demografische Wandel als Chance für eine (nachhaltige) Stadtentwicklung», Katalog zur Ausstellung «Alt und Jung» im Stadtmuseum Düsseldorf, Droste Verlag, Düsseldorf.

# Eine nachhaltige Zukunft für die S5-Stadt: Was Behörden, Planer und EinwohnerInnen tun können

THEA RAUCH-SCHWEGLER

*Forschende Institution*

ETH Zürich, Dept. Architektur, Architektur und Konstruktion, Professur Andrea Deplazes

*Autorin*

THEA RAUCH-SCHWEGLER (Dr. phil. II), Biologin und Anthropologin, ETH Zürich, Professur Deplazes

*Projektbegleitung*

CHRISTIAN POHL (Dr. sc. nat.), Co-Leiter td-net der Akademien der Wissenschaften Schweiz,

Forscher und Dozent am Departement Umweltwissenschaften der ETH Zürich

DANIEL WACHTER (Dr.), Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Leiter Sektion Nachhaltige Entwicklung

HOLGER WALLBAUM (Prof. Dr.), ETH Zürich, Institut für Bau- und Infrastruktur

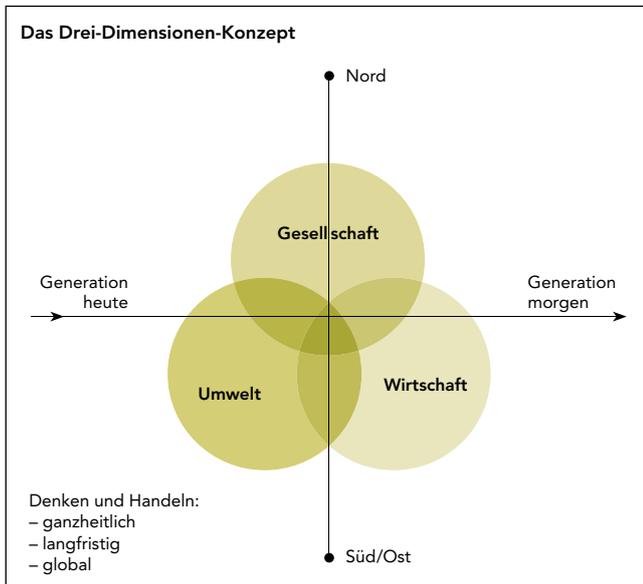
THOMAS WINTER, SWO Stiftung Wirtschaft und Ökologie

Abstract

**Der immer grössere Flächenbedarf jedes einzelnen Menschen reduziert die knappe Ressource Boden rasant. Einfache Strategien und Massnahmen können eine nachhaltige Entwicklung fördern – auch in der S5-Stadt. Die EinwohnerInnen der S5-Stadt bewerten die Lebensqualität ihrer Region hoch, teilweise sogar höher als diejenige in der Stadt Zürich. Den Ausschlag geben vor allem die als idyllisch wahrgenommene Landschaft, die guten Versorgungsmöglichkeiten, die hohe Mobilität im Alltag und eine lockere Bebauung mit sozial oft unverbindlichen Strukturen.**

**Um die Lebensqualität in der Region zu erhalten oder sogar zu steigern, ist eine nachhaltige Raumentwicklung zwingend notwendig. Erforderliche Strategien und Massnahmen sind:**

- **Gemeinden gewichten die städtebauliche Qualität und die Qualität der öffentlichen Räume stärker als heute.**
- **Private Investoren legen Wert auf sozialpolitische und sozialräumliche Aspekte.**
- **Jede Gemeinde entwickelt ihre besonderen Qualitäten und stimmt sich mit den anderen Gemeinden ab.**
- **Die Gemeinden betreiben gemeinsam eine grossräumige Siedlungsplanung.**
- **Die Raumentwicklung wird stärker gesteuert.**
- **Die Siedlungsentwicklung in der S5-Stadt wird vom Naturraum ausgehend geplant.**
- **Die BürgerInnen informieren sich besser über die Gesamtzusammenhänge und reden mit.**



<sup>1</sup> 3-Dimensionen-Konzept der Schweizerischen Bundespolitik (ARE (2007): Nachhaltige Entwicklung in der Schweiz – Ein Wegweiser: 9).

## Annäherung an eine zukunftsfähige Agglomeration

Die Zersiedelung der Agglomeration S5-Stadt wirft Fragen auf, denn die schweizerische Bevölkerung ist nicht nur per Bundesgesetz, sondern grundsätzlich auch ethisch-moralisch verpflichtet, den nächsten Generationen genau so gute Voraussetzungen zur Erreichung einer hohen Lebensqualität zu hinterlassen, wie wir sie heute vorfinden. Lebensqualität für künftige Generationen meint hierbei alles, was zum Wohlbefinden des Menschen beiträgt.<sup>1</sup>

Die schweizerische Bundespolitik versteht nachhaltige Entwicklung als einen in den drei Zieldimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt vernetzten Prozess (Abb. 1). Diese drei Dimensionen werden im Strategiepapier des Bundesrates (2008) über 15 Kriterien konkretisiert und in verschiedenen Projekten ausdifferenziert (z.B. 45 MONET-Postulate oder 35 Zielbereiche). Mit dem Konzept «Schwache Nachhaltigkeit Plus» ist die Verpflichtung verbunden, die drei Kapitalstöcke Wirtschaft, Umwelt und Soziales insgesamt nicht zu schmälern und die für jeden Kapitalstock geltenden Mindestanforderungen einzuhalten. Ein Bereich darf nicht systematisch zu Gunsten der anderen benachteiligt werden.

Diesem Grundsatz fühlt sich auch der Kanton Zürich verpflichtet, der seine Entwicklung in 33 Zielbereichen regelmässig überwacht und alle vier Jahre in einem Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht (Baudirektion des Kantons Zürich 2007). Gemäss der Mercer-Studie gehörte die Stadt Zürich 2009 zu den Städten mit der weltweit höchsten Lebensqualität.<sup>2</sup> Doch trifft dies auch für die Lebensqualität der S5-Stadt zu, und befindet sie sich damit auf einem nachhaltigen Entwicklungspfad? Im Folgenden wird diese Frage anhand ausgewählter Beispiele in den drei Zieldimensionen diskutiert. Ein am ETH Wohnforum entwickeltes Modell, das sogenannte 5-Ebenen-Modell, erweitert unter anderem die drei Zieldimensionen um die kulturelle Ebene, die neben den Traditionen und Innovationen auch die Werte, gesellschaftliche Vereinbarungen und Gesetze beinhaltet (Hugentobler et al. 1998). Die nachfolgende Diskussion umfasst auch diese Zieldimension. Beide

<sup>1</sup> Z.B. intakte Umwelt, qualitativ angemessene respektive hochstehende Arbeitsplätze, gute Wohnverhältnisse, gute Infrastruktur, politische und soziale Stabilität.

<sup>2</sup> <http://www.mercer.com/referencecontent.htm?idContent=1173105>, Zugriff: 22.12.2009.

# Nachhaltige Entwicklung (berücksichtigt Regeln und Gesetzmässigkeiten aller Ebenen)

chp = chemisch-physikalische Ebene



b = biologische Ebene



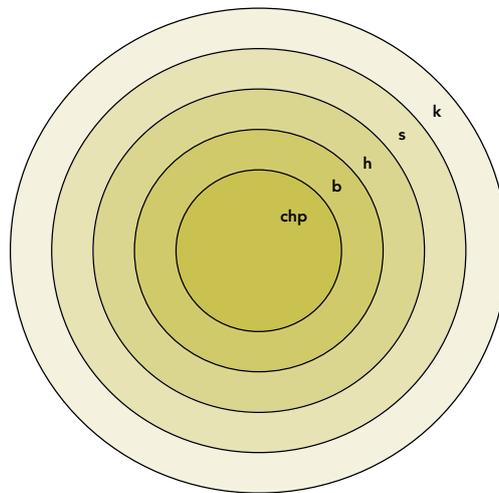
h = human-individuelle Ebene



s = soziale Ebene



k = kulturelle Ebene



Das 5-Ebenen-Modell geht von der erdgeschichtlichen Entwicklung aus, die sich stufenweise vollzogen hat. Jede Stufe baut auf der vorangehenden auf, beginnend mit der chemisch-physikalischen Stufe – hier Ebene genannt. Jede Entwicklungsstufe besteht aus Systemen, die bestimmte Lebensbereiche repräsentieren. Alle Systeme dieser Welt sind miteinander vernetzt, weshalb keine Ebene mit ihren Eigenschaften, Gesetzmässigkeiten und Beziehungen vernachlässigt werden darf, wenn eine nachhaltige Entwicklung gefördert werden soll. Mit Leitfragen zu jeder Ebene können alle Interventionen und Handlungen auf ihre Folgen für einzelne Aspekte bezüglich der Förderung oder Verhinderung einer nachhaltigen Entwicklung abgeschätzt werden.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Darstellung abgewandelt nach Rauch-Schwegler 2005.

## Zu berücksichtigende Aspekte

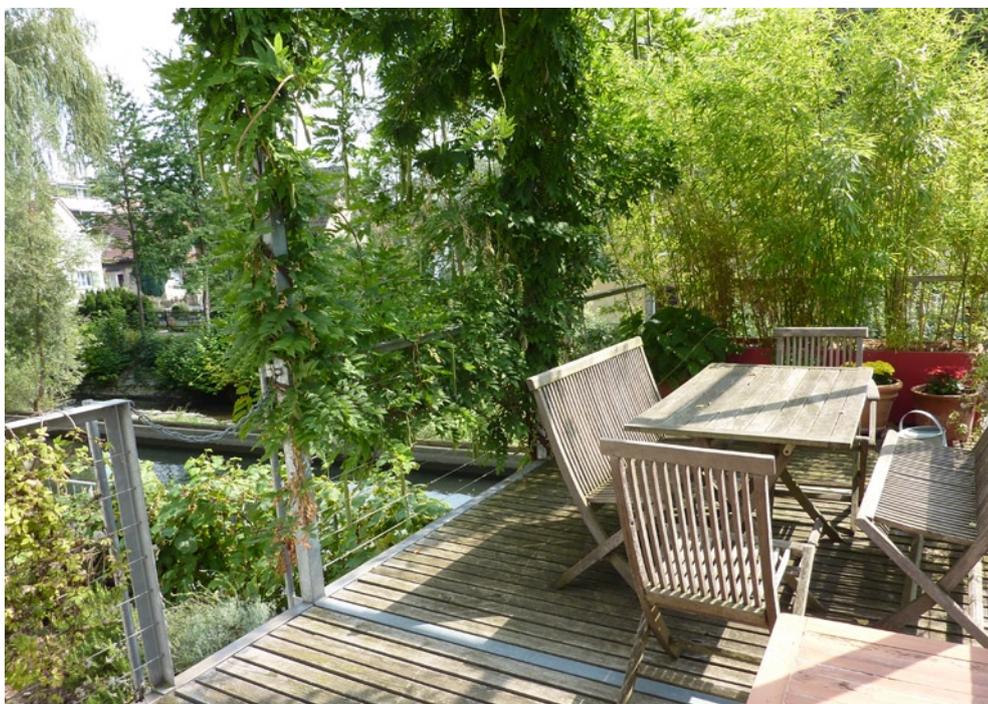
*chp = chemisch-physikalische Ebene:* Erhaltung und Erneuerung der natürlichen Ressourcen (Boden, Wasser, Luft, Energie)

*b = biologische Ebene:* Entwicklungs- und Funktionsfähigkeit der Ökosysteme (Lebensräume, Biodiversität)

*h = human-individuelle Ebene:* Erfüllung menschlicher Grundbedürfnisse (physische, psychische, psychosoziale)

*s = sozioökonomische Ebene:* Entwicklungs- und Funktionsfähigkeit einer Gesellschaft (Zugang und Verteilung von Ressourcen, Arbeits- und Aufgabenteilung, Ansprüche verschiedener Gesellschaftsgruppen, Austauschbeziehungen)

*k = kulturelle Ebene:* Einhaltung und Weiterentwicklung gesellschaftlich vereinbarter Werte, Normen und Rechte (Werte, Gesetze, Traditionen, Innovationen)



3 Grosszügige Aussenräume zwischen den Wohnbauten und der Blick ins Grüne sind geschätzte Qualitäten – Uster. (Foto: Th. Rauch)

Modelle gehen von einem anthropozentrischen Ansatz aus, das heisst, sie betrachten eine nachhaltige Entwicklung in erster Linie aus der menschlichen Perspektive.

### Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung in der S5-Stadt

Im Rahmen des interdisziplinären Forschungsprojekts in der S5-Stadt waren die Projektleitenden der Teilprojekte aufgefordert, in ihren thematischen Forschungsarbeiten auch Fragestellungen zur Nachhaltigkeit zu erfassen. Eine eigens dafür eingesetzte Gruppe von Nachhaltigkeits-ExpertInnen<sup>4</sup> diskutierte mit den Forschenden die diesbezüglichen Potenziale ihrer Projekte. Im Folgenden werden relevante Erkenntnisse zur nachhaltigen Entwicklung aus den neun Teilprojekten aufgegriffen und nach der Systematik des 5-Ebenen-Modells gruppiert und diskutiert. In den Klammern hinter den Untertiteln sind die Zuordnungen zu den Modellen notiert. Dabei bezieht sich der erste Begriff auf die Einordnung im 5-Ebenen-Modell, der zweite Begriff bezeichnet die Einreihung im 3-Dimensionen-Konzept.

In allen Projekten wurden NutzerInnen des S5-Stadt-Raumes befragt. Deren Bedürfnisse und Wahrnehmungen bilden den Ausgangspunkt sowohl der Bestandaufnahme als auch für Strategien und Massnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung.

#### Hoher Befriedigungsgrad der persönlichen Ansprüche (human-individuelle Ebene; soziale Dimension)

Die individuelle Lebensqualität ist in der S5-Stadt hoch und die persönliche Zufriedenheit gross. Dies hängt unter anderem mit dem guten Angebot an grossen und relativ günstigen Wohnungen in ruhigen Wohnlagen zusammen (TP Wohnen + TP Naturräume<sup>5</sup>). Der durchschnittliche Wohnflächenbedarf für EFH-Eigentum liegt im Kt. Zürich bei 55m<sup>2</sup> pro Person (Statistisches Amt Kt. Zürich 2010). Grosszügige

<sup>4</sup> Dr. D. Wachter (ARE), Dr. C. Pohl (akademien-schweiz), Prof. H. Wallbaum (ETH Zürich), Dr. Th. Rauch-Schwegler (ETH Zürich) und Th. Winter (Dübendorf-«S5-Stadt»).

<sup>5</sup> Hinweise auf Teilprojekte (=TP), die diese Aussage stützen.



4 Private Aussensitzplätze mit gutem Sichtschutz erweitern den Wohnraum – Bubikon  
(Foto: Anwohnerin von Bubikon)

Aussenräume zwischen den Wohnbauten und der Blick ins Grüne sowie private Aussensitzplätze stellen geschätzte Qualitäten dar (TP Wohnen). Allerdings sehen relativ immobile Menschen wie beispielsweise Alte, Behinderte oder Familien mit Kleinkindern ihre Anforderungen nach hindernisfreien Wohnungen selten realisiert und sind daher stärker an ihren Wohnort gebunden (TP Rehbühl).

Ein Faktor wird besonders wertgeschätzt: die naturnahen, schnell erreichbaren und vielfältigen Naturräume. Sie bieten Rückzugs-, Regenerations- und persönliche Entfaltungsmöglichkeiten durch intensive Naturkontakte (TP Naturräume + TP Mobilität). Gewässerräume (Seen, Bäche, Mooregebiete) werden als besonders attraktive Landschaftskammern wahrgenommen (TP Naturräume). Eine überregionale Bedeutung kommt dem Greifensee, dem Pfäffikersee und dem oberen Zürichsee mit relativ unberührten, grossen Schutzgebieten zu. Andere Orte wie der Bachtel mit Aussicht in die Alpen, grössere Wälder oder kleine Feldwege (z.B. um Wolfhausen) werden von den BewohnerInnen nicht nur als physisch-materielle Orte gewürdigt, sondern auch in einem symbolischen und sozialen Zusammenhang wertgeschätzt (TP Kontur). Diese Grünräume sind Ausflugsziele vieler BewohnerInnen der S5-Stadt, aber auch der Kernstadt Zürich. Die Erholungsuchenden schätzen einerseits den kontemplativen Charakter (die Ruhe, die Aussicht, die geschützte Natur), andererseits die vielfältigen Möglichkeiten für Aktivitäten (baden, grillieren, Bootfahren etc.) und die daraus entstehenden sozialen Räume. Die Seen, die Wälder, die Naturschutzgebiete oder die offene Landschaft gehören zu den massgebenden Qualitäten von Wohnorten in der S5-Stadt (TP Naturräume, TP Kontur).

Eine der Begründungen für den Zuzug in die Agglomeration ist ein Heimatgefühl, das von jungen Familien und Menschen in der vorfamilialen Phase immer wieder angeführt wird. Dieses entsteht offensichtlich weniger über den Wohnort als über die eigene Geschichte, d.h. Jugenderinnerungen an die dörfliche Wohn-gemeinde oder an prägende Erlebnisse und soziale Netzwerke (TP Wohnen + TP Nachbarschaften + TP Mobilität + TP Naturräume). Durch das grosse Mobilitätsangebot können sich v.a. junge Singles problemlos individuell «rückbetten», das heisst, sie können ihre persönlichen Beziehungen mit der Ursprungsfamilie und mit Freunden an früheren Wohn- und Arbeitsorten weiter pflegen (TP Nachbarschaften + TP Mobilität).



5, 6 Die S5-Stadt bietet innovativen Unternehmen eine hohe Standortqualität – Bubikon und Rüti. (Fotos: I. Rentsch)

### **Attraktiver Wirtschaftsstandort (sozioökonomische Ebene; ökonomische Dimension)**

Für Unternehmen ist die hohe Standortqualität der S5-Stadt mit der guten Anbindung an die Stadt Zürich und an den Flughafen von Vorteil. Diese gewährleistet eine optimale Vernetzung mit Zulieferern und Kundschaft (TP Wirtschaft). Die Verkehrsinfrastruktur wird sowohl von regional tätigen Unternehmen als auch von «global-players», die z. B. in Bubikon wohnen, als ideal bezeichnet (TP Mobilität).

Aus Sicht des Unternehmers verliert allerdings das alleinige Kriterium der geographischen Nähe von Absatzmarkt zum Produktionsstandort an Bedeutung. Als zunehmend wichtiger erweisen sich heute, neben den harten Faktoren wie Kostenoptimierung, gut ausgebaute, sichere Energieversorgung und politische Sicherheit, insbesondere weiche Standortfaktoren (TP Wirtschaft). Dazu zählen die Verfügbarkeit von hoch qualifizierten Arbeitskräften, eine schöne Landschaft als Grundlage für eine hohe Lebensqualität sowie die persönliche emotionale Bindung an eine Region und an das bestehende soziale Beziehungsgefüge (TP Wirtschaft). Die Boden- und Immobilienpreise sind tiefer als in der Kernstadt und die schweizerische Gesetzgebung bietet grosse unternehmerische Freiheiten. Für die hoch qualifizierten Arbeitskräfte bietet die S5-Stadt attraktive Wohnmöglichkeiten, was dem Arbeitsmarkt zugutekommt (TP Wirtschaft). Arbeiten, Wohnen und Freizeit lassen sich in der S5-Stadt ideal verbinden.

### **Verlust lokaler Solidarität (sozioökonomische Ebene; soziale Dimension)**

Mit dem Zuzug einer von urbanen Lebensstilen geprägten oft auch internationalen Bewohnerschaft, die in ihren ausserhäuslichen Aktivitäten (Arbeit, Freizeit) auf die Kernstadt ausgerichtet ist, erweist sich heute lokale Nähe in den einst von ländlichen Lebensstilen geprägten Gebieten nicht mehr zwingend als soziale Nähe. Dadurch steigt nicht nur die Anonymität, sondern ist auch die Integration der NeuzuzügerInnen schwieriger (TP Kontur + TP Mobilität). Viele Zugezogene streben auf Grund des (scheinbar) temporären Charakters ihres Aufenthalts (bedingt durch Arbeitsstelle, Lebensphase, Peergroup) oder ihres Selbstverständnisses (Lebensstil) gar keine Identifikation mit dem neuen Wohnort an (TP Wohnen). Geringer ausgeprägt ist diese Distanzierung bei eingeschränkt mobilen BewohnerInnen, wie z. B. Eltern



7, 8 Menschen brauchen physische und soziale Bezugspunkte vor Ort. BewohnerInnen mit eingeschränkter Mobilität wie Eltern mit Kleinkindern, Alte oder Behinderte sind besonders darauf angewiesen – Uster. (Fotos: Th. Rauch)

mit Kleinkindern, Alten und Behinderten. Sie sind stärker auf den zugänglichen Nahraum und die persönlichen Nachbarschaftsbeziehungen angewiesen, weshalb sie sozusagen als «Gefangene» in der Agglomeration bezeichnet werden können (TP Nachbarschaften). Menschen brauchen persönliche Bezugspunkte und finden diese teilweise auch in dörflichen Sozialstrukturen (man kennt sich noch, grüsst sich auf der Strasse) oder in gewollten Bekanntschaften (TP Nachbarschaften + TP Kontur + TP Naturräume + TP Rehbühl).

Dank der veränderten Mobilität und der intensiveren Vernetzung über neue Medien können sich viele BewohnerInnen der S5-Stadt ihre Netzwerke nach spezifischen Bedürfnissen (Nachbarschaftshilfe, emotionale Nähe, Glaubensgemeinschaft etc.) oft über grössere Distanzen hinweg aufbauen (TP Nachbarschaften + TP Rehbühl + TP Wohnen). Die emotionale Bindung an die Nachbarschaft ist meist eher gering, während das Quartier sogar oft ausgeblendet wird (TP Nachbarschaften). Alltägliche Dienstleistungen werden immer häufiger von Tankstellen-Shops um die Ecke bezogen. Dies entpersonalisiert die klassische Nachbarschaftsbeziehung einerseits (TP Nachbarschaften), wird aber andererseits als Quartierbelebung durch einen neuen Laden begrüsst (TP Rehbühl). In der S5-Stadt aufgewachsene Jugendliche finden es zwar attraktiv, «draussen in der Agglo» zu wohnen, engagieren sich aber selten in der eigenen Gemeinde. Viel lieber fahren sie in die Stadt Zürich, um da aus dem vielfältigen Angebot an Shopping und Ausgang in der städtischen Anonymität dasjenige zu konsumieren, das ihrem besonderen Bedürfnis entspricht (TP Wohnen + TP Mobilität + TP Kontur). Virtuelle Netzwerke ersetzen die persönlichen Kontakte teilweise.

Auch die klassischen Träger traditioneller gemeinschaftlicher Strukturen gehen aufgrund der gestiegenen Mobilität verloren. So leben beispielsweise nur noch 15 von 180 Lehrpersonen der KSA in Wetzikon, weshalb sie immer seltener bereit sind, sich abends in der Gemeinde (z. B. für Schulveranstaltungen) zu engagieren (TP Mobilität). Es kann also nicht nur in verschiedenen Generationen, sondern in breiten Kreisen der Gesellschaft das Wegbrechen eines lokalen Engagements festgestellt werden. Während die Gemeinden zur überregionalen S5-Stadt zusammenwachsen, fehlen Hinweise auf Prozesse zugunsten einer überregionalen Solidarität.



9, 10 Steildächer gelten als Ausdruck des ländlichen Charakters – Bubikon. (Fotos: D. Blumer)

### **Defizite beim Städtebau und bei den politischen Strukturen (kulturelle Ebene; soziale Dimension)**

In Städterankings erreichen die Gemeinden der S5-Stadt oft obere Plätze, obwohl sie sich weder durch städtebauliche Qualität noch Einzigartigkeit auszeichnen. Seitens der NeuzuzügerInnen sind es allerdings nicht die architektonischen Qualitäten, sondern – neben dem Preis und der verkehrstechnischen Erschliessung – der scheinbar ländliche oder gar dörfliche Charakter, der in allen Gemeinden als Standortvorteil wahrgenommen wird. Dazu zählen Steildächer, auch auf neuen Häusern (auch Mehrfamilienhäusern), und eine vielfältige Natur, die aus Sicht vieler BewohnerInnen weiterhin bewahrt werden sollten (TP Politik + TP Naturräume). Eine besonders hoch bewertete und geschätzte Qualität der S5-Stadt ist für viele die grössere Bewegungsfreiheit innerhalb und ausserhalb des Siedlungsraumes (TP Kontur + TP Naturräume + TP Wohnen). In urbanen Gemeinden, wie beispielsweise Uster, wünschen sich allerdings immer mehr BewohnerInnen mehr Orte oder Plätze zum Flanieren und Verweilen oder für den Ausgang (Maniglio 2010) (TP Wohnen).

Regionalpolitische Entscheidungen werden an Gemeindeversammlungen selten aus einer interkommunalen Perspektive gefällt. Denn NeuzuzügerInnen sind politisch meist inaktiv, und Alteingesessene identifizieren sich vor allem mit ihrer ehemaligen Dorfgemeinschaft bzw. mit traditionellen Wertvorstellungen (TP Politik + TP Wohnen). Eine bessere Steuerung der städtebaulichen Qualität ist in Gemeinden mit Gemeindeparlament, hohem Urbanitätsgrad (hoher Dichte), eher links-liberal orientierten politischen Präferenzen der Bevölkerung und einem starken Engagement von Schlüsselakteuren sowie einem steigenden Problemdruck (z. B. starke Zunahme des MIV) möglich. Anstehende Projekte zur Siedlungsentwicklung und zum Städtebau sowie regionalpolitische Kooperationen sind aufgrund des kleinräumigen Mosaiks von 27 Gemeinden in 3 Kantonen nur unter grossem Aufwand effektiv anzugehen. Die Steuerung der Entwicklung dieses Siedlungsgebietes ist durch die Inkongruenz von funktionalem Raum und institutionellen Strukturen eingeschränkt (z. B. Gründung der Institution Agglo Obersee nicht ohne Staatsvertrag zwischen Kantonen möglich). Steigende soziale Segregation und stärkere interne Heterogenität von urbanen Räumen erschweren die interkommunale Zusammenarbeit auf regionaler Ebene zusätzlich (TP Politik + TP Wirtschaft).



11, 12 Seen sind besonders attraktive Landschaftskammern. Sie werden vor allem von urban geprägten Erholungsuchenden als naturnah erlebt, obwohl der Nutzungsdruck und teilweise auch die Überdüngung hoch sind – Pfäffikersee und Zürichsee. (Fotos: Th. Rauch)

### Hoher Druck auf Natur und Landschaftsräume (chemisch-physikalische + biologische Ebene; ökologische Dimension)

Gerade die hohe Attraktivität der Seen birgt auch Schattenseiten in sich. Der Effekt, dass viele StädterInnen die Seen im Hinterland als scheinbar «naturnah» erleben als ihre städtischen Grünräume, und die vielfachen Angebote für Sportaktivitäten führen an Wochenenden und bei Spitzentemperaturen zu einem enormen Nutzungsdruck auf die Gewässer (TP Naturräume). Die Kritik gilt vor allem den NutzerInnen der attraktiven Orte (Greifensee, Pfäffikersee, Seepromenade Rapperswil-Jona) und ihrem teilweise rücksichtslosen Umgang mit dem öffentlichen Gut «Naherholungs-Landschaft» durch das Liegenlassen von Abfall. Dieser beeinträchtigt teilweise die AnwohnerInnen, die dann ihren See (v.a. Greifensee) in diesen Zeiten meiden. An Wochenenden kommen neben den zusätzlichen vier Prozent aus der näheren Umgebung bis zu drei Prozent mehr Erholungsuchende von Orten, die mehr als 15 km vom Greifensee entfernt liegen (z.B. Zürich und Winterthur) (Sutter 2008).

Hervorstreichen ist die durchwegs als sehr gut wahrgenommene Qualität von Luft, Wasser und Boden, obwohl die Phosphat-Einträge aus Siedlungen und Landwirtschaft sehr hoch sind (Keller 2010). Einzig der Lärm ist für viele ein Ärgernis. Obwohl niemand die Natur in der S5-Stadt und in der Schweiz als bedroht bezeichnet, entspricht dies nicht den naturwissenschaftlichen Tatsachen. Die Siedlungstätigkeit bedrängt Pflanzen und Tiere, vor allem Gefässpflanzen und Schmetterlinge (Lachat et al. 2010). Darüber hinaus verdrängen invasive Neophyten wie der Kirschlorbeer (*Prunus laurocerasus*) oder der Runzelblättrige Schneeball (*Viburnum rhytidophyllum*) die einheimischen Waldpflanzen (Gasser 2010). In nicht naturnah gepflegten Siedlungsräumen sind etwa ein Drittel weniger Pflanzenarten zu finden als auf Wiesen und Äckern. Anders sieht es bei den Insekten aus. Diese fühlen sich in Siedlungsgebieten genauso wohl wie auf Grünflächen (Moretti 2008). Von den heute in der Schweiz lebenden knapp 50 000 Tier- und Pflanzenarten gilt aber etwa ein Drittel als gefährdet, und ihre Bestände verharren auf tiefem Niveau. Insgesamt hat sich die biologische Vielfalt in der Schweiz seit 1990 nicht verbessert. Diese Erkenntnis ist aber nicht bis zu den BewohnerInnen der S5-Stadt durchgedrungen (TP Naturräume).

## Diskussion

Die BewohnerInnen und die regenerationsbedürftigen BesucherInnen der S5-Stadt scheinen in der Agglomeration eine als idyllisch wahrgenommene Landschaft, mit guten Versorgungsmöglichkeiten, hoher Mobilität im Alltag und eine Wohntypologie, die Weite und soziale Unverbindlichkeit bietet, vorzufinden (TP Wohnen). Allerdings nimmt der soziale Bezug zu physischen Orten (z.B. Quartieren) durch das grosse Mobilitätsangebot ab. Eine negative Folge der grossen Mobilität ist auf der kulturellen Ebene der Rückgang von lokal organisierten Schul- und Kulturveranstaltungen (TP Mobilität). Eine positive Folge der in der Agglomeration vorherrschenden lockeren Bebauung mit grossen Gärten kann auf der biologischen Ebene hingegen eine höhere Biodiversität sein – aber nur dann, wenn die Gärten naturnah gestaltet beziehungsweise gepflegt werden (BAFU Bundesamt für Umwelt 2009: 112). Sie erfüllen zusammen mit grösseren, miteinander verbundenen und qualitativ hochstehenden Naturräumen zwischen den Gemeinden eine wichtige Trittstein- und Vernetzungsfunktion (TP Naturräume). Der immer grössere Raum- und Flächenbedarf jedes einzelnen Menschen reduziert jedoch die knappe Ressource Boden rasant (schweizweit wird pro Sekunde 1 m<sup>2</sup> Boden überbaut (Amsler 2009), ohne dass auch nur eine zusätzliche Person ein Dach über dem Kopf gefunden hätte.

Die intensive Nutzung des schweizerischen Mittellandes bewirkt eine Zersiedelung und eine Landschaftszerschneidung, die nicht ohne Folgen für Mensch und Natur bleiben. Die urbane Durchdringung hat in den letzten Jahren im traditionellen Streusiedlungsgebiet Zürcher Oberland am meisten zugenommen und ist heute neben den Stadtkantonen Basel und Genf die drittstärkste (Jaeger et al. 2008: 344). Kritisiert wird der Bauboom paradoxerweise insbesondere von den NeuzuzügerInnen. Sie profitieren zwar selbst vom neu geschaffenen, vergleichsweise grosszügigen Wohnflächenangebot, sehen aber durch die stetige Siedlungsentwicklung die in der S5-Stadt hauptsächlich gesuchten Qualitäten (Ruhe, Distanz, Aussicht) beeinträchtigt (TP Naturräume). InvestorInnen ihrerseits gewichten monetäre Effekte wie die Marktaktivität im Wohnungsbau und vor allem die steuerlichen Vorteile zumeist sehr hoch, während sie soziale und kulturelle Einrichtungen wie die Sozialstruktur, die öffentlichen Räume und das Erscheinungsbild des Ortes zu wenig berücksichtigen (TP Wohnen). So zeigt sich beispielsweise, dass an der Qualität der Architektur und an der Ausstattung gespart wird, sobald die Bodenpreise eine kritische obere Grenze erreicht haben. Denn die Realisierbarkeit von Wohnüberbauungen ist heute zumeist an hohe Renditeerwartungen geknüpft (TP Wohnen). Dies schadet aber dem Gemeinde-Image und widerspricht einer langfristigen Denkweise.

Die stetige Verbesserung der Infrastruktur für den öffentlichen und den Individualverkehr verkürzt die Distanzen und erweist sich als treibende Kraft der S5-Stadt-Entwicklung. Die negativen Folgen dieses Prozesses sind das zunehmende Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Staus sowie die Lärm- und Feinstaubemissionen. Dies führt zu einer Verminderung der bislang vorhandenen und geschätzten S5-Stadt-Qualitäten (gute Verkehrsanbindung, Verfügbarkeit von gut qualifizierten Fachkräften). Das Bedürfnis nach immer grösserer Mobilität fragmentiert und versiegelt die Landschaft. Dies beeinträchtigt die unversehrten Na-

turräume sowie die Tier- und Pflanzenpopulationen und vermindert die Qualität sowie die Attraktivität der Naherholungsgebiete für die Erholungsuchenden.

Die Frage nach der Identifizierung mit der S5-Stadt führt zur Erkenntnis, dass dieses Gebilde nicht als einheitliches Ganzes wahrgenommen wird. Nur einzelne Quartiere oder besondere Orte mit symbolischer Bedeutung und vor allem gemeindeübergreifende Landschaftskammern zeigen eine identitätsstiftende Wirkung (TP Wohnen + TP Kontur + TP Naturraum). Deshalb sind Naturräume nicht mehr einfach als Resträume zwischen Siedlungen zu bewerten. Ihnen kommt eine hohe Bedeutung als geschätzte und viel genutzte Alltagslandschaften zu. Sie besitzen ein überregionales, identitätsstiftendes Potenzial für «S5-StädterInnen» und ein Naturerlebnispotenzial für die KernstädterInnen (TP Naturräume).

Insgesamt wird die Lebensqualität von den in der S5-Stadt Wohnenden also hoch und teilweise sogar höher bewertet als diejenige in der Stadt Zürich. Wie kann sie nun unter dem Problemdruck von zunehmenden Umweltrisiken, soziodemographischen Veränderungen (z. B. Zuwanderung) und wirtschaftlichen Risiken (z. B. Arbeitsmarkt, Altersvorsorge) für die kommenden Generationen erhalten bleiben, insbesondere wenn die Handlungsnotwendigkeit noch zu fehlen scheint? Vorausschauend denken und planen ist dem Reparaturdenken vorzuziehen, vor allem, wenn es darum geht, exponentiell wachsende Kosten für entstandene Schäden zu vermeiden (Stern 2009).

## Mögliche Strategien und Massnahmen

Aus diesen Erkenntnissen sind Strategien und Massnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung auf verschiedenen Ebenen vorzuschlagen. Wird das 5-Ebenen-Modell herangezogen, ist primär ein Verständnis für die Funktionsweise von Systemen nötig, die alle Teilbereiche des Lebens auf den verschiedenen Ebenen repräsentieren. Auch die Raumentwicklung der S5-Stadt hat sich mit Systemen auseinanderzusetzen. Jedes System durchläuft dynamische Lebenszyklen, die sich in ihrer Form ähneln: Aufbau, Konsolidierung, Erstarrung, Zusammenbruch, Erneuerung. Nach der Phase des Zusammenbruchs muss sich das System neu organisieren oder neu orientieren. An der Schnittstelle zur Erneuerungsphase spielen Resilience-Faktoren eine wichtige Rolle.<sup>6</sup> Sie bilden die Voraussetzung für eine erfolgreiche Bewältigung der Regeneration des Systems. Beispiele für eine erfolgreiche Neuorganisation oder Regeneration und eine rasche Wiedererlangung der Funktionsfähigkeit sind in der Natur, der politischen Parteienlandschaft oder den unternehmerischen und gesellschaftlichen Strukturen zu finden. Im 5-Ebenen-Modell sind Resilience-Faktoren in erster Linie auf der kulturellen Ebene auszumachen. Durch ihre Förderung kann bereits heute präventiv die Neuorganisation einer Agglomeration angegangen werden. In urbanen Systemen sind die folgenden Resilience-Faktoren zu beachten:

<sup>6</sup> Das Resilience-Konzept des englisch-sprachigen Raumes ist auf die Forschung über die Widerstandsfähigkeit von gekoppelten Mensch-Umwelt-Systemen fokussiert, geeignet für geographische Gefahren- und Risikoforschung (Holling 2004).

## Resilience-Faktoren in urbanen Systemen

### – **Bewusstseinsentwicklung für langfristiges Denken (kulturelle Ebene)**

Bsp. Bubikon hat bereits 2002 ein Leitbild (Nachhaltigkeitsstrategie) entwickelt, mit dem die Gemeinde eine langfristige, zukunftsfähige Vision für die drei Bereiche Ökonomie, Ökologie und Soziales über mehrere Legislaturperioden hinweg umsetzt (TP Naturräume).

### – **Lösungsorientiertes Lernen von Anderen (kulturelle Ebene)**

Bsp. Die Planungsgruppe Zürcher Oberland PZO übernimmt bei der Gründung des neuen Kompetenzzentrums Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU einzelne Elemente aus dem kantonalen Pilotprojekt «Interkommunalkonferenz» (z.B. obligatorischer Einsitz aller Gemeindepräsidenten im Vorstand), um ein stärkeres Planungsgremium zu schaffen (TP Politik).

### – **Entwicklung von Netzwerken und einer optimalen Kommunikationskultur (kulturelle Ebene)**

Bsp. Idealerweise wird die Netzlogik von firmeninternen Entscheidungen kombiniert mit der Gemeinde-Netzlogik. Durch die Entwicklung von Typologien, die eine reiche Nutzungsvielfalt erlauben (z.B. soziale und kulturelle Einrichtungen, Treffpunkte, räumliche Qualitäten), kann eine Aufwertung von Bigbox-Clustern erreicht werden (TP Mannschaften).

Bsp. Der Zusammenschluss von Gemeinden zur kantonal und national grenzüberschreitenden Stiftung Greater Zurich Area AG mit dem Ziel eines gemeinsamen Standortmarketings bringt eine Stärkung des Wirtschaftsstandorts gegenüber dem Ausland (TP Wirtschaft).

### – **Offenheit für Innovationen (kulturelle Ebene)**

Bsp. Die Unternehmen Büchi Glas Uster AG und WICOR Holding AG in Rapperswil-Jona konnten sich durch ständige Innovationen seit dem 19. Jh. bis ins 21. Jh. erfolgreich entwickeln und können sich heute auf dem globalen Markt behaupten (TP Wirtschaft).

### – **Bewahren von Traditionen und deren Verbindung mit zeitgenössischen Innovationen (kulturelle Ebene)**

Bsp. Die Stadt Rapperswil-Jona verschmilzt in ihrem neuen Stadtmuseum im alten Stadtkern traditionelle Baukultur mit moderner Architektur («Bricolage») und kombiniert neue mit alten Materialien (TP Wohnen).

### – **Durchsetzung von Gesetzen und Einsetzen informeller Regelungen innerhalb von Siedlungen (kulturelle Ebene)**

Bsp. Damit das nachbarschaftliche Miteinander vor allem von WohnungseigentümerInnen besser gelingt, werden in einzelnen Siedlungen (z.B. Uster) ritualisierte Projektaktivitäten (z.B. Aussenputz) eingerichtet, die das Konfliktpotenzial reduzieren helfen (TP Nachbarschaften).

– **Engagement von Einzelpersonen für die Gemeinschaft (soziale Ebene)**

Bsp. In Uster wird die räumliche Entwicklung unter anderem durch stark engagierte Schlüsselakteure wie zum Beispiel den Stadtplanern weit vorausschauend geplant (TP Politik).

**Strategien und Massnahmen für die S5-Stadt**

Auf der Suche nach zukunftsweisenden Strategien und Massnahmen zur nachhaltigen Raumentwicklung in der S5-Stadt lassen sich aus den Ergebnissen der Teilprojekte die folgenden Thesen ableiten:

Raumentwicklung innerhalb der Gemeinden

– **Stärkere Gewichtung der städtebaulichen Qualitäten**

Eine konsequente Qualitätsentwicklung erfordert eine langfristige, konstante Planung über mehrere Legislaturperioden hinweg. Dabei ist eine aktive Lenkung der Siedlungspolitik durch die Gemeinde anzustreben. Diese erfolgt über die bestehenden Instrumente wie Leitbilder, Bestimmungen in der kommunalen Bauordnung und im kommunalen Bauzonenplan, Konkurrenzverfahren, Beratungen für Grundeigentümer und Investoren (TP Politik). Ein professioneller Umgang mit KundInnen (z.B. InvestorInnen, BewohnerInnen, NeuzuzügerInnen) durch eine gut koordinierte Zusammenarbeit von Politik und Verwaltung sollte für jede Gemeinde zur Selbstverständlichkeit werden (TP Wohnen).

– **Setzen von Schwerpunkten in der Entwicklung der öffentlichen Räume in Siedlungen**

Die öffentlichen Räume stellen einen wesentlichen Bestandteil der städtebaulichen Qualitäten dar, weshalb sie stärker in die Planung und den Entwurf mit einzubeziehen sind (TP Wohnen). Ein kleinteiliges Netz an qualitativ hochstehenden öffentlichen Räumen kann die Gemeindequalität beträchtlich aufwerten. Dies plant Volketswil beispielsweise mit der Umgestaltung des Dorfplatzes und des Freitagsmarktes zu einem Bindeglied zwischen den Quartieren (TP Wohnen). Die «Vergrünungsregel», das heisst die bewusste Planung und Anordnung von Vorgärten, Höfen und Spielplätzen, schafft Strukturen für soziale Netzwerke und sensible soziale und ökologische Pufferzonen. Dies könnte auch in der Bigbox Hinwil eine Qualitätssteigerung bewirken (TP Mannschaften + TP Nachbarschaften).

– **Siedlungsentwicklung durch private Investoren vermehrt aus sozialpolitischen und sozialräumlichen Perspektiven planen**

Einen wichtigen Beitrag zur Steigerung städtebaulicher Qualitäten leisten private InvestorInnen, die in erster Linie eine langfristige Renditesicherheit anstreben. Dabei kann ein neu entwickeltes, aber bereits erprobtes Bewertungssystem, die ESI-Immobilienbewertung,<sup>7</sup> die Einschätzung langfristiger Kriterien erleichtern (Meins & Burkhard 2009). Eine langfristige Sicht durch höhere Investitionen in Qualität vermindert das Risiko künftiger Leerstände und einer Ghettoisierung (TP Wohnen).

<sup>7</sup> ESI = Economic Sustainability Indicator.

### – **Entwicklung spezifischer Gemeindequalitäten und -schwerpunkte**

Die Etablierung einer hohen Qualität der Siedlungsstruktur mit guten kulturellen und sozialen Dienstleistungen sowie «Drehscheiben» zwischen Gebautem und Aussenräumen verbessert das Image einer Gemeinde und erhöht ihre Attraktivität (TP Wohnen). Dabei sind aber Schwerpunkte in den einzelnen Gemeinden zu setzen, die ein Allerweltsimage vermeiden und die Gemeinden voneinander unterscheiden. Bereits heute sind Ansätze zu spezifischen Unique selling propositions (UPS) zu erkennen:

- › Bubikon: attraktive Aussenräume, Positionierung mit Nachhaltigkeitsstrategie, Zusammenarbeit für Dienstleistungen mit anderen Gemeinden (TP Wohnen + TP Naturräume)
- › Rapperswil-Jona: Tourismus und Kulturzentrum, (über)regionale Zusammenarbeit für Themen Raumplanung und Verkehr (TP Naturräume + TP Politik)
- › Uster: städtebaulicher Charakter durch Verdichtung nach innen und haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden, «Energistadt», verfolgt ökonomische, ökologische und kulturelle Entwicklung (TP Politik + TP Naturräume)
- › Der folgende Vorschlag könnte zu einem neuen USP von drei Gemeinden führen: Wetzikon + Hinwil + Gossau: Netzlogiken der privaten Akteure unter Berücksichtigung unterschiedlicher räumlicher und funktionaler Qualitäten der einzelnen Gemeinden wären stärker zu betonen (TP Mannschaften)

Gemeindeübergreifende Raumentwicklung in der S5-Stadt

### – **Fördern des Wissens über Gesamtzusammenhänge**

Die Planung in der S5-Stadt darf aber nicht bei der Gemeindeperspektive verharren. Ohne den Blick auf die Gesamtzusammenhänge zu richten, ist keine zukunftsfähige Entwicklung möglich, das heisst auf allen Ebenen ist dazu mehr Wissen zu vermitteln und zu erwerben (TP Wohnen). Einerseits sind die PolitikerInnen und die Behörden angehalten, ein kurzfristiges interkommunales Konkurrenzdenken aufzugeben. Andererseits ist auch das individuelle Engagement jedes und jeder Einzelnen für die Gemeinschaft zu fördern und zu fordern, das heisst, die Bevölkerung ist vermehrt in Planungsprozesse mit einzubeziehen (TP Kontur).

### – **Grossräumige, interkommunale Planung**

Aus dieser Gesamtsicht sind Kooperationen («Mannschaftsdenken») und die Erarbeitung gemeinsamer Strategien über administrative Grenzen und heutige Raumplanungseinheiten hinweg nötig (TP Mannschaften). Das Zusammenwachsen von Gemeinden hat aber mit klaren regionalen Qualitätszielen zu erfolgen (TP Wohnen). Hilfreich für solche Kooperationen oder gar Fusionen sind finanzielle Anreize und ein regionaler Finanzausgleich für kommunale Arbeitsteilungen. Dadurch können sich die Gemeinden besser auf wichtige kommunale Aktivitäten (z.B. Qualitätsentwicklung) konzentrieren (TP Politik).

## – **Verstärkte Steuerung der Raumentwicklung durch staatliche und rechtliche Instrumente**

Diese grossräumige Planung ist durch rechtliche Instrumente wie zum Beispiel eine restriktive Bewilligungspraxis des Kantons oder die kantonale Festlegung von Zonen für publikumsintensive Nutzungen zu verbessern. Finanzielle Anreize wie die Einführung handelbarer Flächenzertifikate könnten den interkommunalen Konkurrenzkampf abfedern (TP Politik). Ein «Nicht-Wachstum» gewisser Gemeinden wäre durch Ausgleichszahlungen für die Optimierung der regionalen Zusammenarbeit kompensierbar (TP Politik). Andere Steuerungsinstrumente sind in bereits bestehenden Modellen für Erbpacht zusammen mit einer griffigen Bodenstrategie der Gemeinden zu finden (TP Wohnen) oder in der Rückbesinnung auf den neu zu belebenden Allmende-Gedanken (Diekmann & Preisendörfer 2001).

## – **Steuerung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung in der S5-Stadt über die Naturraumplanung**

Letztlich könnte es zielführender sein, die Raumplanung und die Entwicklung der S5-Stadt nicht mehr vom Siedlungsraum aus zu denken, sondern aus der Perspektive der unbebauten Frei- und Naturräume anzugehen (Rauch-Schwegler & Blumer 2010). Damit wäre ein Paradigmenwechsel angesagt, der die Naturräume nicht mehr zu Resträumen degradiert, sondern sie als zentralen Ausgangspunkt der Raumplanung in der Agglomeration einsetzt. Dazu gehören beispielsweise die Schaffung von Grüngürteln zwischen Siedlungsgebieten als Lebensräume und verbindende Trittsteine für Pflanzen- und Tierpopulationen und die Schaffung von zusätzlichen Gewässerräumen als wichtige Naherholungsziele und Standortfaktoren (TP Naturräume). Die Etablierung von AgglOasen (TP Politik) oder eines Regionalen Naturparks (TP Naturräume) ist ebenfalls zu diskutieren.

Diese Strategievorschläge könnten in Richtung «Schweiz der Regionen mit territorialer Solidarität» weisen, wie sie das Bundesamt für Raumentwicklung 2005 in seinem Szenario 4 vorgeschlagen hat. Das Szenario basiert auf der Annahme, dass die Mobilität und das Wirtschaftswachstum wegen der hohen Energiepreise abflauen, während der Binnentourismus zunimmt (ARE Bundesamt für Raumentwicklung 2005: 11–16). Das Szenario sieht eine Stärkung des regionalen Bewusstseins mit einem stärkeren inneren Zusammenhalt innerhalb von Regionen (nicht innerhalb von Kantonen) und eine Siedlungsentwicklung nach innen vor. Überregionale Planungsentscheide werden durch die Schaffung einer neuen, regionalen institutionellen Ebene erleichtert.

## Literatur

- Amsler, J 2009, «Ressourcenmanagement und Auftrag der Landwirtschaft» *Géomatique Suisse* 4/2009.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung, 2005, *Raumentwicklungsbericht 2005*: 11–16.
- BAFU Bundesamt für Umwelt, 2009, «Zustand der Biodiversität in der Schweiz. Ergebnisse des Biodiversitäts-Monitorings Schweiz (BDM) im Überblick. Stand: Mai 2009», *Umwelt-Zustand Nr. 0911*, Bundesamt für Umwelt, Bern: 112.
- Baudirektion des Kantons Zürich, 2007, *Nachhaltige Entwicklung im Kanton Zürich: Auf Kurs?. Zahlen und Fakten 1990–2005*, Zürich.
- Diekmann, A, Preisendörfer, P 2001, *Umweltsoziologie – Eine Einführung*, Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, Reinbeck bei Hamburg.
- Gasser, M 2010, *Invasive Neophyten an Waldrändern*, Matura-Arbeit an der Kantonalen Maturitätsschule für Erwachsene KME in Zürich, entstanden im Rahmen des Forschungsprojektes Nachhaltige Entwicklung in der S5-Stadt.
- Holling CS 2004, «From Complex Regions to Complex Worlds», *Ecology and Society* 9(1): 11, <http://www.ecologyandsociety.org/vol9/iss1/art11/>, Zugriff: 24.2.2009.
- Hugentobler, M et al. 1998, *Nachhaltige Stadtentwicklung. Ein Evaluations- und Handlungsforschungsprojekt in der Stadt Zürich, Synthesebericht und Fallstudien*, ETH Wohnforum.
- Jaeger, J, Schwick, C, Bertiller, R & Kienast, F 2008, «Landschaftszersiedelung Schweiz – Quantitative Analyse 1935 bis 2002 und Folgerungen für die Raumplanung. Wissenschaftlicher Abschlussbericht», Schweizerischer Nationalfonds, Nationales Forschungsprogramm NFP 54 *Nachhaltige Siedlungs- und Infrastruktur-entwicklung*, Zürich: 344.
- Keller, M 2010, *Die Wasserqualität des Greifensees im Zusammenhang mit den Phosphateinträgen aus der Landwirtschaft*, Matura-Arbeit an der Kantonalen Maturitätsschule für Erwachsene KME in Zürich, entstanden im Rahmen des Forschungsprojektes Nachhaltige Entwicklung in der «S5-Stadt».
- Lachat, Th et al. 2010, *Der Wandel der Biodiversität in der Schweiz seit 1900: Ist die Talsohle erreicht?*, Bristol-Stiftung, Zürich, Haupt-Verlag, Bern: 350.
- Maniglio, G, 2010, *Das Nachtleben der Ustermer – Wie die S5 und der Nachtzug das Nachtleben der Ustermer verändert haben*, Matura-Arbeit an der Kantonalen Maturitätsschule Hohe Promenade in Zürich, entstanden im Rahmen des Forschungsprojektes Nachhaltige Entwicklung in der «S5-Stadt».
- Meins, E & Burkhard HP 2009, *ESI-Immobilienbewertung. Der Nachhaltigkeit von Immobilien einen Wert geben*. CCRS, Universität Zürich.
- Mercer, Quality of Living global city rankings 2009 – Mercer survey, London. <http://www.mercer.com/reference-content.htm?idContent=1173105>, Zugriff: 22.12.2009.
- Moretti, M 2008, «Verblüffende Artenvielfalt in der Stadt – und ihr grösster Sympathieträger», *BiodiverCity. Themenheft 1*, NFP 54.
- Rauch-Schwegler, Th 2005, *Nachhaltig handeln – illustriert am Beispiel Bauen und Wohnen mit Holz*, hep-Verlag, Bern.
- Rauch-Schwegler, Th, Blumer, D 2010, «Agglomerationsnatur stiftet Identität», *TEC21 5-6/2010*, Zürich.
- Statistisches Amt Kt. Zürich, [http://www.statistik.zh.ch/themenportal/themen/daten\\_detail.php?id=613](http://www.statistik.zh.ch/themenportal/themen/daten_detail.php?id=613), Zugriff: 9.1.2010.
- Stern, N 2009, *Der Global Deal. Wie Klimawandel begegnen und ein neues Zeitalter von Wachstum und Wohlstand schaffen*, C. H. Beck, München.
- Sutter, F 2008, *Nutzungskonflikte am Greifensee*, Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Zürich.

### Leseempfehlungen

- ARE Bundesamt für Raumentwicklung, 2005, *Raumentwicklungsbericht 2005*, Bern.
- BAFU Bundesamt für Umwelt, 2009, «Zustand der Biodiversität in der Schweiz. Ergebnisse des Biodiversitäts-Monitorings Schweiz (BDM) im Überblick. Stand: Mai 2009», *Umwelt-Zustand Nr. 0911*, Bundesamt für Umwelt, Bern: 112.
- Baudirektion des Kantons Zürich, 2007, *Nachhaltige Entwicklung im Kanton Zürich: Auf Kurs?. Zahlen und Fakten 1990–2005*, <http://www.mercer.com/referencecontent.htm?idContent=1173105>, Zugriff: 22.12.2009.
- Lachat, Th et al. 2010, *Der Wandel der Biodiversität in der Schweiz seit 1900: Ist die Talsohle erreicht?*, Bristol-Stiftung, Zürich, Haupt-Verlag, Bern: 350.
- Meins, E. & Burkhard, HP 2009: *ESI-Immobilienbewertung. Der Nachhaltigkeit von Immobilien einen Wert geben*. CCRS, Universität Zürich.
- Rauch-Schwegler, Th 2005, *Nachhaltig handeln – illustriert am Beispiel Bauen und Wohnen mit Holz*. hep-Verlag, Bern.
- Rauch-Schwegler, Th, Blumer D 2010, «Agglomerationsnatur stiftet Identität», *TEC21 5-6/2010*, Zürich.
- Stern, N 2009, *Der Global Deal. Wie Klimawandel begegnen und ein neues Zeitalter von Wachstum und Wohlstand schaffen*, C. H. Beck, München.

# Wie Jugendliche die Agglo sehen – Eine Kooperation zwischen Forschenden und GymnasiastInnen

THEA RAUCH-SCHWEGLER

*Verantwortliche Institution*

ETH Zürich, Dept. Architektur, Architektur und Konstruktion, Professur Andrea Deplazes

*Autorin*

THEA RAUCH-SCHWEGLER (Dr.phil.II), Biologin und Anthropologin, ETH Zürich,  
Professur Andrea Deplazes

Abstract

Rund 40 SchülerInnen aus vier Gymnasien erhielten die Gelegenheit, an einem interdisziplinären Forschungsprojekt zur Agglomeration mitzuarbeiten. Dabei entstanden Arbeiten zu architektonischen und raumplanerischen Themen, aber auch solche zu Sozial-, Kultur-, Wirtschafts- und Naturwissenschaften. Die mehrheitlich positiven Rückmeldungen von SchülerInnen und Schulleitungen lassen eine Weiterführung des Projekts als wünschenswert erscheinen. Für ein Gelingen der Zusammenarbeit mit Forschenden sind selbständig und hoch motiviert arbeitende SchülerInnen eine zentrale Voraussetzung.

## Projektrahmen

Im Rahmen des interdisziplinären Forschungsprojekts «Eine nachhaltige Zukunft für die «S5-Stadt» untersuchten 37 SchülerInnen aus vier Gymnasien aus den Kantonen Zürich und Schwyz den Lebensraum Agglomeration. Am Liceo Artistico entstanden 29 Semesterarbeiten zu architektonischen und raumplanerischen Themen. Acht Maturaarbeiten befassten sich mit Themen aus den Sozial-, Kultur-, Wirtschafts- und Naturwissenschaften. Die Jugendlichen arbeiteten mit Forschenden aus fünf Hochschulen zusammen und lernten dabei neue Untersuchungsmethoden kennen. Erstmals betrachteten sie den Lebensraum Agglomeration bewusst und teilweise aus der interdisziplinären Perspektive einer nachhaltigen Entwicklung.

## Matura- und Semesterarbeiten

Die acht MaturandInnen wählten ihre Themen sehr eigenständig. Einige entwickelten auch Vorschläge zur Verbesserung der Zukunftsfähigkeit dieses Lebensraumes. Sie bearbeiteten die folgenden Themen:

Kantonsschule Hohe Promenade, ZH

- Das Nachtleben der Ustermer – Wie die S5 und der Nachtzug das Nachtleben der Ustermer verändert hat
- Die Rothstrasse in Uster, gestern, heute und morgen



1 Die kulturwissenschaftliche Arbeit «Das Nachtleben der Ustermer – Wie die S5 und der Nachtzug das Nachtleben der Ustermer verändert hat» befragte vier Generationen zu ihrem jugendlichen Ausgangsverhalten und den nächtlichen Aktivitäten.



2 Die naturwissenschaftliche Arbeit «Invasive Neophyten an Waldrändern» untersuchte im Raume der S5-Stadt erstmals den Einfluss der Siedlungsnähe zum Waldrand auf die Ausbreitung von vier Neophyten in den Wäldern.



3 Die sozialwissenschaftliche Arbeit «Befriedigung der Grunddaseinsbedürfnisse von Pfäffikon mit Hilfe der S-Bahnen» befragte S-Bahn-Fahrende zu ihrem NutzerInnen-Verhalten.

#### Kantonale Maturitätsschule für Erwachsene KME, ZH

- Invasive Neophyten an Waldrändern
- Die Wasserqualität des Greifensees im Zusammenhang mit den Phosphateinträgen aus der Landwirtschaft
- S5-Stadt – Agglomeration und Mobilität

#### Kantonsschule Ausserschwyz, Pfäffikon SZ

- Jugendreiseführer: Ferien am Obersee
- Befriedigung der Grunddaseinsbedürfnisse von Pfäffikon mit Hilfe der S-Bahnen
- Die Auswirkung der Finanzkrise auf die Finanz- und Investitionspolitik der Gemeinde Freienbach

Am Liceo Artistico, dem schweizerisch-italienischen Kunstgymnasium der Kantonsschule Freudenberg, ZH, entwarfen drei Halbklassen im Rahmen des «Geometrie»-Unterrichts während eines Semesters Ideen zu einem architektonischen oder raumplanerischen Thema:

- «Öffentlicher Raum» in Uster (Gestaltung des Aabach-Ufers, Renovation einer Kaufhausfassade, Sanierung vergessener Gassen, Umnutzung eines Kieswerkes)
- «Wohnvisionen» für Uster oder anderswo
- «Städtischer Aussenraum» in Uster (Freizeitanlagen, Pavillons, Brunnen, Parks oder Veloständer)

Alle Arbeiten wurden in Posterform an einer Ausstellung an der ETH Höggerberg und im Einkaufszentrum Volkiland präsentiert. Im Rahmen einer Podiumsdiskussion an der Vernissage berichteten beteiligte GymnasiastInnen, Lehrpersonen und Forschende über ihre Zusammenarbeit.



4 Raumplanerische und architektonische Arbeiten entwickelten vor allem neue Ideen für Uster.

## **Einschätzung und Zukunftsperspektiven der Zusammenarbeit zwischen Forschenden und GymnasiastInnen**

Eine externe Evaluation durch das Institut für Gymnasial- und Berufspädagogik der Universität Zürich zeigt die Stärken und Schwächen sowie die Chancen für eine Weiterführung des Projekts auf.

Die meisten SchülerInnen schätzten die Zusammenarbeit mit den WissenschaftlerInnen und lobten die Möglichkeit, an einem umsetzungsorientierten Projekt mitarbeiten zu dürfen. Ihr Bedürfnis nach einer eigenständigen Formulierung ihres Themas ist dabei sehr gross. Die Vorstellung des Forschungsthemas durch Personen aus dem Umfeld der Forschenden selbst schafft gute Voraussetzungen für eine spätere Zusammenarbeit, da sie eine optimale Verständigung fördert.

Die Schulleitungen und einige Lehrpersonen wünschen sich weitere derartige, d.h. eng begleitete Angebote von den Hochschulen. Denn sie sehen darin eine Möglichkeit, ihren SchülerInnen frühzeitig Einblick in den Forschungsalltag an der Hochschule geben zu können. Da die Terminierung der Themenwahl für Matura-Arbeiten an den Gymnasien unterschiedlich ist, ist eine Abstimmung der Vorstellung der Themen mit dem jeweiligen Schul-Fahrplan unumgänglich.

Forschungsprojekte mit dem Ziel eines anwendungsorientierten Outputs eignen sich für die Zusammenarbeit mit GymnasiastInnen. Für die Vermittlung der wissenschaftlichen Arbeitsmethoden an die SchülerInnen ist aber ein gewisser Zeitaufwand einzuplanen. Für die Erzielung wissenschaftlich relevanter Ergebnisse ist es wichtig, dass sich die Jugendlichen zu Beginn ihrer Arbeit mit den wissenschaftlichen Arbeitsmethoden vertraut machen.

Da nur wenige GymnasiastInnen die Hochschulen und ihre Angebote wirklich kennen, leistet ein verstärkter Dialog zwischen Gymnasien und Hochschule einen gewichtigen Beitrag zur Klärung der Erwartungen von SchülerInnen an ein bevorzugtes Studienfach einerseits und der Anforderungen der Lehrenden und Forschenden an die zukünftigen Studierenden andererseits. Diese Art «Schnupperlehre» kann die gezielte Studienwahl unterstützen und dem häufigen Wechsel des Fachs im ersten Studienjahr oder gar dem grossen Andrang an die Hochschulen entgegenwirken.

Die mehrheitlich positiven Rückmeldungen von SchülerInnen und Schulleitungen lassen eine Weiterführung des Projekts als wünschenswert erscheinen. Damit die Zusammenarbeit auch für die Forschenden bereichernd ist, ist eine hohe Motivation und Selbstständigkeit, aber auch Teamfähigkeit seitens der SchülerInnen notwendig. Eine kleine Entschädigung für den Zusatzaufwand der Forschenden wäre ein Zeichen, wie wichtig und lohnend die Betreuung von GymnasiastInnen durch Forschende ist.

# Stimulierte *Laisser-faire*-Integration: Über das Zusammenarbeiten im S5-Stadt-Projekt

CHRISTIAN POHL

*Forschende Institution*

td-net transdisciplinarity-net der Akademien der Wissenschaften Schweiz

*Autor*

CHRISTIAN POHL (Dr.sc.nat.), Co-Leiter td-net der Akademien der Wissenschaften Schweiz,

Forscher und Dozent am Departement Umweltwissenschaften der ETH Zürich

Abstract

**Wie können die unterschiedlichen Teilprojekte, welche sich mit politischen, wirtschaftlichen, architektonischen, sozialen oder raumplanerischen Aspekten der S5-Stadt beschäftigen, ihre vielfältigen Erkenntnisse zusammenführen? Welche Themen und Fragestellungen eignen sich für eine solche Integration und welche nicht? Im S5-Stadt-Projekt haben wir hierfür einen Ansatz verfolgt, der sich als stimulierte *Laisser-faire*-Integration bezeichnen lässt. Von Seiten der Projektleitung wurden im Verlaufe des Projektes mittels Stimuli versucht, die Teilprojekte zur Zusammenarbeit zu bringen. Es zeigte sich, dass direkt auf den Forschungsgegenstand der S5-Stadt bezogene Stimuli – etwa die Fragen, wie sich das Konzept «Nachbarschaft» durch mobile Lebensformen verändert oder welche Faktoren die Entwicklung der S5-Stadt steuern – den Austausch zwischen den Teilprojekten weit besser stimulieren als eine allgemeine Diskussion des übergreifenden Raumverständnisses oder des praktischen Nutzens.**

## Einleitung

Im S5-Stadt-Projekt trafen mit den Teilprojekten verschiedene disziplinäre Perspektiven aufeinander, die im Rahmen weiterer Veranstaltungen mit Sichtweisen unterschiedlicher Akteure aus der Region ergänzt wurden. Eine zentrale Aufgabe des Gesamtprojektes war es, zwischen diesen Perspektiven integrierend zu wirken. Im Folgenden wird der Ansatz, den wir hierfür gewählt haben, dargestellt und rückblickend kritisch analysiert.

Die Integration gilt als eine zentrale Herausforderung der inter- und transdisziplinären Forschung (Bechtel, 1986; Jahn et al., 2006; Pohl et al., 2008; Klein, 2008). Integration bedeutet, dass Wissen aus natur-, sozial-, geistes-, medizin-, ingenieurwissenschaftlichen und gestaltenden Disziplinen – sowie darüber hinaus von Personen aus Wirtschaft, Staat und Zivilgesellschaft – im Hinblick auf eine gemeinsame Fragestellung in Beziehung zueinander gesetzt wird. Was dabei geleistet werden muss, wird auch als «Wissensintegration» bezeichnet: «Um die Sachlage adäquat

beurteilen zu können, ist die Zusammenführung von Wissen über Fakten und Werte notwendig, und zwar sowohl bezogen auf wissenschaftliches wie auch auf sogenanntes Praxis- oder Laienwissen» (Balzer und Wächter, 2008, 280). Die inter- und transdisziplinäre Forschung bedarf dieser Integration, um Sachverhalte möglichst umfassend abbilden und beurteilen zu können.

Allgemein gesprochen bedeutet «Integration» einzig, dass verschiedene Elemente in Beziehung zueinander gesetzt werden (Bechtel, 1986: 32–33): «Abstrakt gesagt handelt es sich bei Integrationsprozessen zunächst um relationierende Operationen, welche unterscheidbare Elemente in einen Zusammenhang bringen, der so vorher nicht bestand» (Jahn et al., 2006: 302). In inter- oder transdisziplinären Projekten sind die Elemente, welche in Beziehung gesetzt werden, die wissenschaftliche und die lebenspraktische Expertise, das, was die Forschenden und Akteure aus der Gesellschaft aufgrund ihrer Kenntnisse und Erfahrungen zum Verständnis und zur Lösung einer gemeinsamen Fragestellung beitragen können. Die Expertisen der an einem Projekt Beteiligten ergänzen sich üblicherweise nicht wie die Teile eines Puzzles zu einem Gesamtbild. Vielmehr ist das Wissen der Forschenden und der Akteure aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Staat durch unterschiedliche Blickwinkel auf denselben Sachverhalt geprägt, beispielsweise indem dieser für die einen ein Problem darstellt und für die anderen nicht. Üblicherweise beinhaltet Wissensintegration daher Aushandlungsprozesse über den Stellenwert und die Legitimität der Sichtweise der beteiligten Disziplinen und gesellschaftlichen Akteure. Zu einem grossen Teil besteht die Integrationsarbeit deshalb darin, die den Perspektiven zugrundeliegenden Annahmen explizit zu machen, damit die Vorstellungen der jeweils anderen im inter- und transdisziplinären Team wahrgenommen und diskutiert werden können, immer im Hinblick auf eine kollektive Bearbeitung der Fragestellung (Loibl, 2005: 138–146). Während die einen schon dann von Integration sprechen, wenn die Perspektiven untereinander in einen Austausch treten, sehen andere das Ziel der Integration erst erreicht, wenn ein gemeinsames Syntheseprodukte oder eine geteilte Sichtweise erarbeitet ist (Burger und Kamber, 2003: 56–57; Truffer, 2007: 41).

### ***Laisser-faire-Integration***

Die Teilprojekte und die Forschenden des S5-Stadt-Projekts stammen aus den Disziplinen Raum- und Landschaftsplanung, Soziologie, Kulturwissenschaften, Wirtschaftsgeographie, Architektur, Städtebau und Politikwissenschaften. Ein Projekt stand der Aktionsforschung nahe. Zwei Querschnittsprojekte behandelten zudem Statistik und Nachhaltigkeit. Damit war der Fächer an unterschiedlichen Perspektiven aufgespannt: Die analytisch-beschreibende Forschungsperspektive aus den Sozialwissenschaften, die planerisch-gestaltende aus Architektur, Landschaftsplanung und Aktionsforschung und die normative Perspektive der nachhaltigen Entwicklung.

Die explizite Diskussion geeigneter Integrationsmittel und -verfahren begann – bezogen auf den Projektverlauf – mit Verzögerung. So waren letztendlich zwei Randbedingungen ausschlaggebend für die gewählte Art der Integration, nämlich dass (1) die Teilprojekte und ihre Fragestellungen schon definiert waren, als die «Integrationsberatung» ihre Arbeit aufnahm, und dass (2) die Integration ohne äusse-

ren Zwang zustande kommen sollte bzw. die Projektleitung keine vertraglichen oder finanziellen Druckmittel in der Hand hatte, um integratives Arbeiten einzufordern. Beide Randbedingungen lassen sich einerseits aus der Entstehung des S5-Stadt-Projekts erklären – als ein wachsendes Konglomerat individueller Projekte um das generelle Thema der Agglomeration am Gegenstand der S5-Stadt. Andererseits entsprach die wenig ausgeprägte Steuerung durch die Leitung des Gesamtprojektes auch der Grundphilosophie einer primär «interessengeleiteten, freien» Forschung.

Eine solche Ausgangssituation erschwert ein Vorgehen gemäss des Idealtypus des inter- und transdisziplinären Forschungsprozesses (Pohl und Hirsch Hadorn, 2006; Jahn, 2008). Danach besteht der erste Schritt eines Forschungsprojektes aus einem gemeinsamen Prozess der Problemidentifizierung und -strukturierung. Im Falle des S5-Stadt-Projektes würde «gemeinsam» zum Beispiel bedeuten, dass Repräsentanten der Zivilgesellschaft, der Wirtschaft und der Behörden sich zusammen mit den Forschenden der Teilprojekte einen ersten Überblick über die Lage in der S5-Stadt einerseits und der Agglomerationsforschung andererseits erarbeiten. Darauf basierend würden Fragen identifiziert, deren Bearbeitung von allgemeinem Interesse ist. Nach Breckner (2010) erfordert die «Integration unterschiedlicher disziplinärer Perspektiven eine sorgfältige methodologische Konzeption des Projektverbundes wie der Teilprojekte [...]. Dies beinhaltet a) Abklärung von Erkenntnisinteressen und Erkenntniszielen, b) Operationalisierung des Forschungsgegenstandes und der Forschungsfragen sowie c) eine Abstimmung des methodischen Designs der Teilprojekte im Hinblick auf den regionalen Verwertungskontext jedes Teilprojektes und des Verbundes». Im Fall des S5-Stadt-Projektes war zwar ein gemeinsames Thema gegeben – die Agglomeration S5-Stadt. Hingegen wurde nicht im Voraus geklärt, zu welcher übergeordneten Gesamtfragestellung die Teilprojekte zusätzlich zu oder durch die Beantwortung ihrer individuellen Fragestellung beitragen, wo die Teilprojekte in den Punkten (a) bis (c) stehen und wie sie sich gegenseitig ergänzen. In der heutigen Praxis der inter- und transdisziplinären Forschung ist das skizzierte idealtypische Vorgehen aber eher die Ausnahme, und Projekte, welche primär durch ein gemeinsames Thema zusammengehalten werden, sind gar nicht so selten.

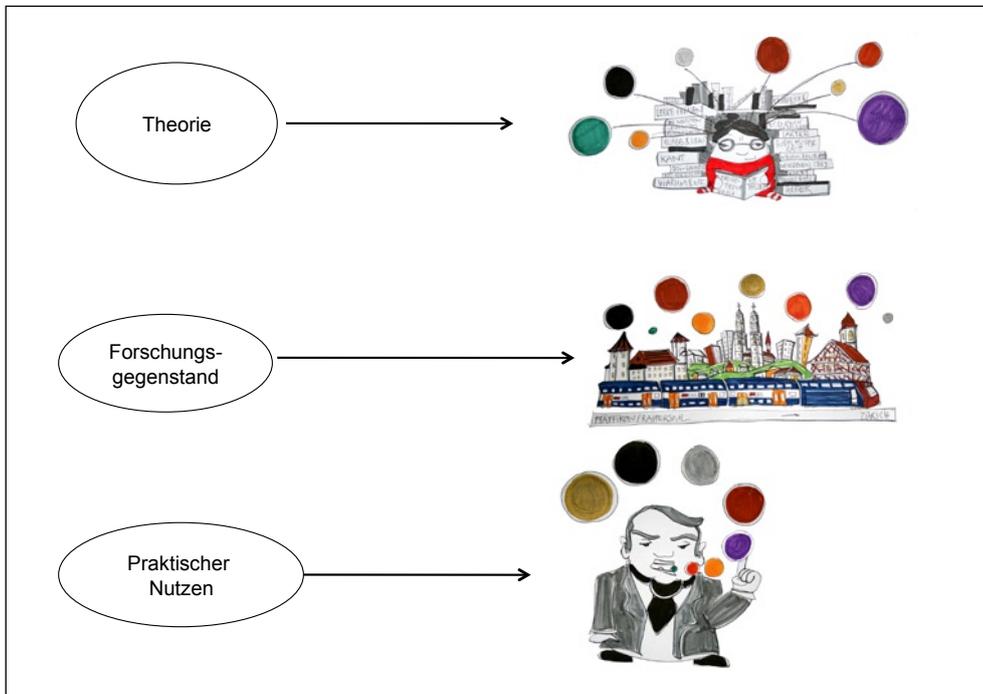
Dass das S5-Stadt-Projekt nicht dem Idealtyp der inter- und transdisziplinären Forschung entsprach, bedeutet nicht, dass nicht schon zu Anfang an die Integration gedacht wurde. Die Idee war, dass sich im Verlaufe des Gesamtprojektes klärt, welchen Beitrag (neben ihrem eigenen Forschungsbeitrag) die Teilprojekte an das Gesamtprojekt leisten. Gegen Ende des Gesamtprojektes, so die Idee, würden diese Beiträge in einer Synthese zusammengeführt. Daraus erklärt sich auch die fehlende Möglichkeit der Projektleitung, sanften oder weniger sanften Zwang auf die Teilprojekte auszuüben, um sie dazu zu bringen, ein kollektives Ergebnis des Gesamtprojektes zu erarbeiten. Der fehlende Zwang war nicht auf eine Nachlässigkeit in der Planung zurückzuführen, sondern entsprach der Grundvorstellung der Projektleitung vom gemeinsamen Forschen: Die Integration der Teilprojekte sollte aus der Lust am gemeinsamen Forschen am Thema der S5-Stadt entstehen, aus der Lust daran, ein vielfältiges Gesamtbild der Agglomeration zu skizzieren, und nicht aus einem äusseren Zwang.

Was die spezifische Ausgangslage des Gesamtprojekts für die Integration bedeutet, wurde in der Projektleitung zwar nicht im Detail ausdifferenziert, aber in groben Zügen so wie oben dargestellt diskutiert. Im Nachhinein möchte ich den Ansatz, mit welchem wir bei dieser Ausgangslage eine Integration erreichen wollten, als *Laisser-faire*-Integration bezeichnen. In der *Laisser-faire*-Integration werden die Teilprojekte von der Projektleitung an der langen Leine geführt. Sie sollen sich frei fühlen, interessengetrieben zu forschen. Ihre einzige Verpflichtung ist erst einmal, an den festgelegten Treffen und Diskussionen des Gesamtprojekts teilzunehmen. Damit war auch die Integrationsaufgabe der Projektleitung gegeben: Es mussten so etwas wie Integrationsstimuli gefunden werden, integrative *amuse-bouche*, mit denen die Teilprojekte dazu gebracht werden konnten, sich für die Zusammenarbeit zu interessieren und für die Anliegen des Gesamtprojektes einzusetzen. Nachfolgend wird der Prozess dieser stimulierten *Laisser-faire*-Integration rückblickend beschrieben, beginnend mit dem Moment, als die ersten Integrationsstimuli präsentiert wurden, bis in den Transfer hinein.

### Stimulieren der Integration

Von Seiten der Projektleitung wurden den Forschenden der Teilprojekte unterschiedliche Integrationsstimuli «vor die Nase gehalten». Es lassen sich, wenn der lebhaft und von vielen Ideen und abenteuerlichen Umwegen geprägte Prozess des Gesamtprojektes stark vereinfacht wird, drei übergeordnete Integrationsstimuli unterscheiden: Theorie, Forschungsgegenstand und praktischer Nutzen (Abbildung 1). Alle drei Stimuli waren über mehrere Projektleitungssitzungen, Werkgespräche zwischen Projektleitung und Teilprojekten und Workshops des Gesamtprojektes hinweg präsent und wurden gezielt als integrative Elemente eingebracht. In der Projektleitung hatten wir uns auf die skizzierte Art der *Laisser-faire*-Integration geeinigt. Nicht mit derselben Deutlichkeit diskutiert hatten wir die Integrationsstimuli. Es war klar, dass wir die Integration über die Arbeit an gemeinsamen Fragen des Gesamtprojektes anregen mussten. Erst mit der rückblickenden Analyse von Sitzungsunterlagen, Workshopprotokollen und Notizen wurde mir hingegen bewusst, dass bestimmte Personen oder Personengruppen sich in besonderer Masse für bestimmte Integrationsstimuli einsetzten und diesen zum Durchbruch verhelfen wollten. Bezüglich der Integrationsstimuli gab es innerhalb der Projektleitung aber – zumindest anfänglich – weder abgesprochene Verantwortlichkeiten noch eine Klärung der individuellen Präferenzen. Vielmehr setzte sich jeder und jede intuitiv für diejenigen Integrationsstimuli ein, die er oder sie für die richtigen hielt.

Die Theorie als Integrationsstimulus wurde primär von Seiten der Agglomerations- und Raumforschenden eingebracht. Theorie steht hier für das gedankliche Rahmenkonzept, aus dessen Perspektive die S5-Stadt als ein exemplarischer Agglomerationsraum analysiert werden sollte. Dieses Rahmenkonzept war die auf den Arbeiten von Henri Lefebvre basierende Raumtriade, die «triadische Struktur von Raumwahrnehmung, Raumkonzeption und Raumrealisierung» (Rolshoven, 2003: 199). «Zur Erhellung des Mediums «Raum» werden Ansätze aus geistes-, sozial- und naturwissenschaftlichen Disziplinen sowie aus der Architektur aufgearbeitet und zu einem interdisziplinären Raumbegriff zusammengeführt. Synthese und Syner-



<sup>1</sup> In der stimulierten *Laisser-faire*-Integration werden von der Projektleitung für das Gesamtprojekt interessante Integrationsstimuli angeboten. Diese sollen die Teilprojekte (symbolisiert durch die farbigen Punkte) dazu bringen, gemeinsam an Fragen des Gesamtprojekts zu arbeiten. Im Falle der S5-Stadt waren dies vereinfacht drei Integrationsstimuli: die Theorie, der Forschungsgegenstand und der praktische Nutzen für die Region (Illustration: Jeanine Reutemann).

gie dieser Begriffsentwicklung beruhen auf einem Interagieren von (I) erlebtem (lived space), (II) wahrgenommenem (perceived space) und (III) gebautem Raum (conceived space). Eine solche «Raum-Triade» dient als methodologisches und am Menschen orientiertes Rüstzeug und basiert auf der Annahme, dass ein mehrdimensionaler Raumbegriff vonnöten ist, um der Komplexität der tatsächlichen Lebensverhältnisse gerecht zu werden.»

Der zweite Integrationsstimulus war der gemeinsame Forschungsgegenstand der S5-Stadt. Während dem Aufbau des Projekts spannte die S5-Stadt den Schirm auf, unter dem sich alle Teilprojekte sammelten. Schon bald wurde die S5-Stadt als gemeinsamer Forschungsgegenstand aber auch aus forschungspraktischen Gründen relevant. So wurde ein Querschnittsprojekt «facts & figures» initiiert, dessen Aufgabe es war, Daten zur Pendlerstruktur, zur Einwohnerzahl oder zur Erwerbstätigkeit innerhalb der S5-Stadt zu sammeln, aufzubereiten und allen zur Verfügung zu stellen. Das Projekt «facts & figures» wurde von allen Beteiligten als notwendige und grundlegende Dienstleistung an den Teilprojekten begrüßt. Durch die Aufbereitung von Daten bezogen auf den (in Statistiken nicht als solchen erfassten) S5-Stadt-Raum, lieferte «facts & figures» auch wesentliche Grundlagen zur Bildung der Identität des Gesamtprojekts.

Der dritte Integrationsstimulus war der praktische Nutzen für die Region. Damit ist die Antwort auf die Frage gemeint, worin der Nutzen des Gesamtprojekts für Gemeinden, Betriebe, Vereine und Einwohner der S5-Stadt besteht. Dieser Stimulus stand schon ganz am Anfang des Gesamtprojektes, als eine kleine Kerngruppe aus Vertretern der späteren Projektleitung und des Teilprojekts «Rehbüel Uster – ein Quartier für alle» die Idee der S5-Stadt entwickelte. Ebenso war der



2 Die Projektleitung stellt als eines der Integrationsstimuli das theoretische Rahmenkonzept der Raumtriade vor (Foto: Elke Wurster).

praktische Nutzen bei der Suche nach Geldgebern eine willkommene Klammer und eine gern genannte spezifische Qualität des aus vielen Teilprojekten bestehenden Gesamtprojekts. Die Verpflichtung gegenüber den Förderern war einer der Gründe, warum die Frage nach dem praktischen Nutzen für die Region auch in der Projektleitung (zumindest latent) immer vorhanden war. Der Integrationsstimulus des praktischen Nutzens ging im Verlaufe des Projektes – insbesondere als der Transfer mit einer verantwortlichen Person besetzt wurde und Konturen annehm – immer mehr in den Transfer über.

### Welcher Stimulus wirkt integrativer?

Die drei Integrationsstimuli wurden von unterschiedlichen Personen und Personengruppen (und nicht immer denselben) in den Prozess des Gesamtprojektes eingebracht. An der Integration gearbeitet wurde während der Workshops des Gesamtprojekts und teilweise an den individuellen Werkgesprächen der Teilprojekte mit der Projektleitung (Tab. 1). An den halb- oder ganztägigen Workshops trafen sich die Forschenden der Teilprojekte, die Projektleitung und wenn immer möglich die Mitglieder des wissenschaftlichen Beirates irgendwo an einem interessanten Ort der S5-Stadt.

Die gezielte Arbeit an der Integration begann mit dem *sechsten* Workshop des Gesamtprojekts ( $\frac{1}{2}$  Tag). Die Integration wurde als etwas präsentiert, das sich über den Verlauf des Projektes entwickelt. In der Nachbereitung dieses Workshops diskutierte die Projektleitung ein erstes Mal die verschiedenen Integrationsstimuli, wie gesagt, nur rückblickend in der oben dargelegten Differenziertheit und tatsächlich eher als «learning by doing».

Am *siebten* Workshop ( $\frac{1}{2}$  Tag) wurde der Integrationsstimulus «Theorie» unter dem Titel «Wissenschaftliche Verortung» eingebracht und diskutiert. Ebenso waren die Teilprojekte aufgefordert, sich zum konkreten Nutzen ihres Projekts und des Gesamtprojektes für die Region zu äussern.

Workshop 06	Vorstellen der Integration als Prozess; Diskussion mittels des Integrationsstimulus «praktischer Nutzen»
Workshop 07	Diskussion mittels der Integrationsstimuli «Theorie» und «praktischer Nutzen»
Tagung	Kritische Rückmeldungen des Beirates zum Gesamtprojekt; Erinnerung an die Integration als Prozess
Workshop 08	Vorstellen der und Diskussion mittels der Integrationsstimuli «Theorie» und «Forschungsgegenstand»
Workshop 09	Vorstellen des Standes der Forschung in den Teilprojekten; Diskussion mittels des Integrationsstimulus «praktischer Nutzen»
Runder Tisch mit Vertretern aus der Wirtschaft und der regionalen Politik	
Workshop 10	Rückmeldungen der Beiräte zu den Teilprojekten; Rückmeldung zum runden Tisch und zum Stand des Transfers
Runder Tisch mit Vertretern aus der Wirtschaft und der regionalen Politik	
Werkgespräche	Identifikation der drei Cluster
Workshop 11	Präsentation erster Ergebnisse aus Teilprojekten; gemeinsames Arbeiten an den Clusterthemen
Werkgespräche	Gemeinsames Arbeiten an den Clusterthemen; Brainstorming zu clusterspezifischen Transfermöglichkeiten

**Tabelle 1:** Anlässe, an denen an der Integration gearbeitet wurde. Die wichtigste Rolle hatten die Workshops des Gesamtprojekts, die etwa alle drei Monate stattfanden. Nicht immer stand die ganze Zeit für die Arbeit an der Integration zur Verfügung.

Anlässlich der Tagung (1 Tag), welche einen Monat später stattfand, waren die Mitglieder des wissenschaftlichen Beirates aufgerufen, kritische Rückmeldungen zum Gesamtprojekt zu geben. In einem kurzen Fazit am Schluss des Tages wurde die Integration als etwas dargestellt, das sich im Verlauf der Zeit zwischen verschiedenen Teilprojekten zu verschiedenen Unterthemen entwickeln kann. Damit sollte der üblicherweise in den Köpfen steckenden Idee einer grossen Gesamtsynthese am Schluss entgegengewirkt werden.

Im Zentrum des *achten* Workshops (1 Tag) stand das Arbeiten an und Diskutieren der gemeinsamen Raumdefinition. Mit diesem Schwerpunkt reagierte die Projektleitung auf die wiederkehrende Frage der Teilprojekte nach den Grenzen der S5-Stadt. Das Bedürfnis nach einer Raumdefinition hatte unter anderem forschungspraktische Gründe. Je nach Grenzziehung gehört eine Firma, Familie, Gemeinde oder ein Gebäude dazu und kann untersucht werden oder fällt aus dem Untersuchungsrahmen raus. Die Raumdiskussion sollte aber auf zwei Ebenen geführt werden: Auf einer theoretischen Ebene mit dem Ziel eines «transdisziplinären Raumverständnisses» und auf einer pragmatisch-praktischen Ebene, um den Raum der S5-Stadt auf einer Landkarte abzugrenzen. Darin kommen die Stimuli «Theorie» und «Forschungsgegenstand» zum Ausdruck.

In der Vorbereitung des Workshops kam eine Konkurrenz zwischen den beiden Integrationsstimuli zum Ausdruck, welche ich erst in der rückblickenden Analyse als solche erkannt habe. So wurde bis in den Beginn des Workshops hinein darüber diskutiert, ob wir mit der theoretischen Diskussion oder dem praktischen Abstecken des Raumes anfangen sollten. Schliesslich begannen wir mit dem Abstecken des gemeinsamen Forschungsgegenstandes. Dabei steckten die Forschenden der Teilprojekte nicht nur den Raum ab, den sie zu untersuchen gedachten, son-



3 Wo liegen die Grenzen der S5-Stadt? Die Forschenden der Teilprojekte kleben mit farbigem Papier den Bereich der S5-Stadt ab, den sie mit ihrem Projekt erfassen (Foto: Elke Wurster).

dern markierten mit Stecknadeln, an welchen Orten Vertreterinnen aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Staat interviewt oder sonst kontaktiert werden sollten. So erkannten die Forschenden, wo auch andere Teilprojekte Interviews oder Befragungen durchführen wollten und Koordinationsbedarf bestand, insbesondere wenn sich für Schlüsselpersonen gleich mehrere Teilprojekte interessierten. Obwohl das Abstecken des Raumes am Ende nicht zu einer S5-Stadt mit scharfen, genau definierten Grenzen führte, löste es die forschungspraktischen Fragen der Teilprojekte. Es gab aber auch kritische Stimmen. So war von Seiten der Theorie die spitze Bemerkung zu hören, dass wir in diesem Projekt doch darum zusammenarbeiten, um Phänomene zu untersuchen, und nicht um Gebiete abzustecken.

Im zweiten Teil des Workshops wurde der theoretische Integrationsstimulus – die Raumtriade – in einem Referat vorgestellt und kritisch diskutiert. Die Diskussion zeigte, dass einige der Teilprojekte ihre Forschung gut im Rahmen der Raumtriade darstellen und diskutieren konnten und andere weniger gut. Als ein wichtiges Motiv für die Arbeit mit einer gemeinsamen Theorie wurde das Erkenntnisinteresse des Gesamtprojektes genannt. Die Frage nach dem Erkenntnisinteresse des Gesamtprojektes war aber bisher weder in der Projektleitung noch im Gesamtprojekt explizit diskutiert worden. Gesamthaft fielen die Reaktionen auf die Theorie als Stimulus skeptisch abwartend aus, auch weil die Rolle eines übergreifenden Rahmens im Gesamtprojekt nicht festgelegt war.

Am neunten Workshop (1 Tag) standen die Teilprojekte im Zentrum. Die Forschenden stellten sich gegenseitig ihre Projekte und den Stand der Arbeiten vor. Anschliessend wurde mittels des dritten Integrationsstimulus ausführlich diskutiert, was das Gesamtprojekt und jedes der Teilprojekte der S5-Stadt und ihren Einwohnern zu bieten hat.

Der achte und der neunte Workshop waren rückblickend diejenigen, an welchen die Teilprojekte am deutlichsten auf die Integrationsstimuli hingewiesen wurden. Der zehnte Workshop (½ Tag) kann – etwas provokativ formuliert – als Anlass beschrieben werden, an welchem die Projektleitung gespannt beobachtete, ob einer der Stimuli zu wirken begonnen und die Teilprojekte in einen inhaltlichen Austausch gebracht hatte. Doch nichts dergleichen war zu erkennen. Die



4 Wo macht welches Teilprojekt welche Untersuchungen? Die Forschenden markieren mit Stecknadeln, an welchen Ort sie Interviews durchführen oder auf andere Weise mit Akteuren aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft oder Verwaltung und Politik in Kontakt treten wollen (Foto: Elke Wurster).

wissenschaftlichen Beiräte machten wie gewünscht kritische Rückmeldungen zum Verlauf der Teilprojekte und des Gesamtprojekts. Zudem wurden Fragen präsentiert, welche sich aus dem ersten Runden Tisch mit Vertretern aus der Wirtschaft und der regionalen Politik ergeben hatten. Ein Anliegen der Vertreter der Wirtschaft war, mehr über die Lebensgewohnheiten und Wünsche verschiedener Bevölkerungsgruppen («S5-Tribes») zu wissen. Dies entspricht einer Engführung des Integrationsstimulus des praktischen Nutzens auf wirtschaftliche Interessen. Diese Engführung verursachte bei den Teilprojekten und in der Projektleitung Skepsis und Unverständnis und überlebte nur bis zum nächsten Workshop (siehe Abb. 6).

In der Folge nahm die Projektleitung eine aktivere Rolle ein. Dies, weil wir merkten, dass die Stimuli nicht von alleine in der erhofften Weise wirkten, und auch, weil wir unsicher waren, ob wir mit den Stimuli wirklich die geeignete Art von Themen getroffen hatten. An die vorgängig zum elften Workshop geführten *Werkgespräche* (2 Tage) wurde deshalb die Projektleitung mit dem Auftrag eingeladen, Beiträge zu identifizieren, welche die Teilprojekte zu den Integrationsstimuli leisten könnten. Während den Diskussionen mit den Teilprojekten und in der Projektleitung wurde klar, dass die bisher angebotenen Integrationsstimuli aus Sicht der Teilprojekte zu abstrakt waren und ein integratives Zusammenarbeiten in einem viel direkteren Bezug zur S5-Stadt erfolgen musste. Nach den Werkstattgesprächen führten wir diese Einsicht weiter, indem wir Themencluster innerhalb der S5-Stadt identifizierten, zu denen mehrere Teilprojekte inhaltlich beitrugen. Wir fanden drei solche Cluster: Die Frage, wie sich Gebiete mit gegen aussen hermetisch abgeschlossenen Einkaufszentren öffnen und in ihre Umgebung einbinden lassen («Big-Box-Dorf»); die Frage, wie sich das Konzept «Nachbarschaft» durch die immer mobileren Lebensformen verändert; und die Frage, welche Faktoren dafür verantwortlich sind, dass sich die S5-Stadt so entwickelt, wie sie es tut («Steuergrössen»). In der Projektleitung beschlossen wir, dass diese drei Cluster die Funktion der Integrationsstimuli übernehmen sollten. Das heisst, die Theorie und der praktische Nutzen wurden als allgemeine Stimuli fallen gelassen und der Stimulus des Forschungsgegenstandes S5-Stadt wurde weiter ausdifferenziert in drei konkrete Fragestellungen (siehe Abb. 6).



5 Im Cluster «Nachbarschaft» wird die Frage diskutiert, wie sich die Nachbarschaftsverhältnisse in der S5-Stadt durch die mobileren Lebensformen verändern. Die Diskussion findet in einer S5-Stadt-Bar statt (Foto: Elke Wurster).

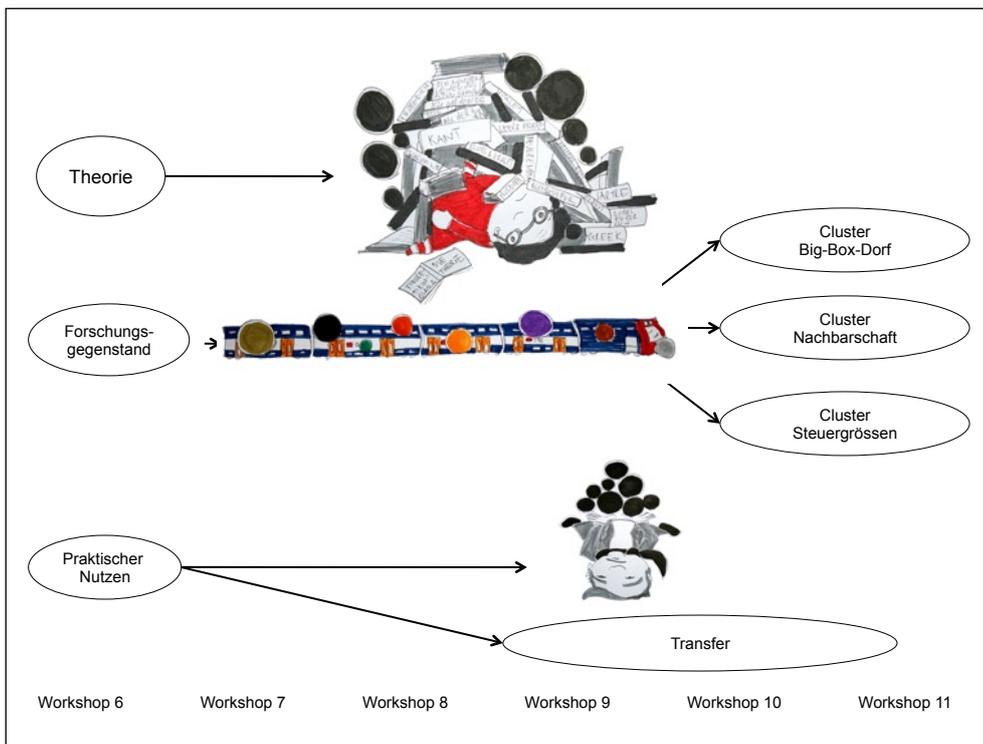
Der *elfte* Workshop (1 Tag) diente der Arbeit in den Clustern. Am Morgen stellten die Teilprojekte in kurzen Thesen vor, was ihre Wissenschaft bisher festgestellt hatte. Anschliessend wurde in mehreren Diskussionsrunden in unterschiedlicher Zusammensetzung an den Fragestellungen der Cluster gearbeitet. Dies war nötig, weil die Resultate einiger Teilprojekte für mehrere Cluster von Interesse waren. Am Abend fassten die Clusterverantwortlichen – in diesem Falle die wissenschaftlichen Beiräte – zusammen, was das S5-Stadt-Gesamtprojekt zur Fragestellung der Cluster zu sagen hat.

Im Anschluss an den elften Workshop strukturierten wir in der Projektleitung die Ergebnisse jedes Clusters. Wir gliederten die Ergebnisse unter die Überschriften «Beobachten – Erklären – Gestalten». Dahinter stand – mit Blick auf den Transfer – die Idee, für jede Clusterfrage erst eine analytische Beschreibung und dann eine theoretisch basierte Erklärung der Situation zu geben und darauf basierend praktische Vorschläge zur Gestaltung zu machen. «Theorie» und «praktischer Nutzen» waren als Integrationsstimuli also nicht verschwunden. Sie waren sogar sehr nützlich als Ordnungsstruktur für die Ergebnisse der Clusterdiskussionen, aber gleichzeitig unbrauchbar als generelle Integrationsstimuli für die Teilprojekte. Die strukturierten Ergebnisse der Cluster wurden in einem weiteren *Werkstattgespräch* mit den Teilprojekten kritisch diskutiert. Zudem wurde in jedem Cluster ein Brainstorming zu Transfermöglichkeiten durchgeführt. Die Cluster und das Brainstorming bildeten die Basis für das Veranstaltungskonzept des Transfers.

## Fazit

Ist nun eine *Laissez-faire*-Integration, in welcher die Projektleitung die Forschenden der Teilprojekte mittels Integrationsstimuli in einen Austausch bringen will, ein empfehlenswertes Integrationsverfahren? Und wenn ja, welche Arten von Stimuli versprechen Erfolg?

Das Beispiel des S5-Stadt-Projektes gibt darauf folgende Antworten: Die *Laissez-faire*-Integration hat gegen Ende des Projektes zu einem intensiven inhaltlichen Austausch zu spezifischen Fragen der S5-Stadt geführt. Sie kann nicht als genereller Misserfolg bezeichnet werden. Allerdings reichte es nicht aus, die Integrations-



6 Von den drei Integrationsstimuli «Theorie», «Forschungsgegenstand» und «praktischer Nutzen» hat sich der Forschungsgegenstand S5-Stadt am besten dazu geeignet, die Teilprojekte in einen Austausch zu bringen. Dazu musste er in Fragestellungen zu Teilaspekten der S5-Stadt ausdifferenziert werden, deren Diskussion für mehrere Teilprojekte von Interesse war (Illustration: Jeanine Reutemann).

stimuli zu präsentieren, damit die Teilprojekte sich, von Neugier getrieben, um einzelne davon gruppierten. Es war letztlich die Projektleitung, welche die Cluster um drei für die S5-Stadt relevante Fragestellungen definierte und die Ziele und Formate der letzten Workshops und Werkstattgespräche vorgab. Die *Laisser-faire*-Integration wurde im letzten Teil des Projektes demnach stark stimuliert. Obwohl die Projektleitung die drei Clusterthemen aussuchte, wäre es falsch zu sagen, diese seien von oben herab verordnet worden. Alle drei Clusterfragestellungen kamen vielmehr aus den Teilprojekten durch eine Analyse von oben zustande.

Die Cluster betreffen konkrete Fragestellungen innerhalb der S5-Stadt. Darin unterscheiden sie sich von den vergleichsweise abstrakten Integrationsstimuli der Raumtheorie oder des generellen Nutzens für die Region. Sollen Forschende unterschiedlicher Disziplinen zusammenarbeiten, so scheinen direkt auf den Forschungsgegenstand bezogene Fragestellungen den Austausch zwischen ihnen weit besser zu stimulieren als eine abstrakte Diskussion des übergreifenden Forschungszugangs oder die allgemeine Diskussion des praktischen Nutzens. Die abstrakte Diskussion beider Punkte ist zwar auf der Ebene der Projektleitung wünschenswert und wichtig. Die Diskussion der abstrakten Integrationsstimuli bringt die Teilprojekte aber immer nur in einen indirekten Austausch, indem jedes Teilprojekt sich zum abstrakten Stimulus in Beziehung setzen muss. Eine Interaktion zwischen den Teilprojekten entsteht direkter, wenn sich die Forschenden als Experten unterschiedlicher Aspekte einer konkreten Fragestellung in einen Austausch einbringen können, um kollektiv ein umfassenderes Verständnis (oder Unverständnis) der Situation zu erarbeiten.

Abschliessend sei nochmals betont, dass die Integration idealerweise schon zu Beginn eines Projektes mit der Formulierung gemeinsamer Forschungsfragen und der erwarteten individuellen und kollektiven Beiträge der Teilprojekte beginnt. Stehen die Teilprojekte hingegen schon fest, bevor die Integration zum Thema wird, kann die stimulierte *Laisser-faire*-Integration als eine mögliche Art der Integration eingesetzt werden. Ob sie zu denselben Ergebnissen führt, wie im Falle der S5-Stadt, hängt von der Zusammensetzung der Disziplinen, den Fragestellungen der Teilprojekte, dem spezifischen Forschungsgegenstand und natürlich von den Integrationsverantwortlichen ab, um nur vier Randbedingungen zu nennen, welche bei einer Übertragung in andere Projekte zu bedenken sind.

## Dank

Mein Dank gilt Ingrid Breckner, die den Text durch ihre Anregungen und Ergänzungen schlüssiger und verständlicher gemacht hat.

## Literatur

- Balzer, I & Wächter, M 2008, «Qualitätsaspekte der Administration und Begleitung transdisziplinärer Forschungsvorhaben», in M Bergmann & E Schramm (Hrsg), *Transdisziplinäre Forschung: Integrative Forschungsprozesse verstehen und bewerten*, Campus Verlag, Frankfurt/New York: 275–292.
- Bechtel, W 1986, «The Nature of Scientific Integration» in W Bechtel (Hrsg), *Integrating Scientific Disciplines*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht/Boston/Lancaster: 3–52.
- Breckner, I 2010, Persönliche Mitteilung.
- Burger, P & Kamber, R 2003, «Cognitive Integration in Transdisciplinary Science: Knowledge as a Key Notion», *Issues in Integrative Studies* 21: 43–73.
- Jahn, T 2008, «Transdisziplinarität in der Forschungspraxis», in M Bergmann & E Schramm (Hrsg), *Transdisziplinäre Forschung. Integrative Forschungsprozesse verstehen und bewerten*, Campus Verlag, Frankfurt/New York: 21–37.
- Jahn, T, Keil, F, Becker, E & Schramm, E 2006, «Transdisziplinäre Integration», in E Becker and T Jahn (Hrsg), *Soziale Ökologie – Grundzüge einer Wissenschaft von den gesellschaftlichen Naturverhältnissen*, Campus Verlag, Frankfurt/New York: 287–339.
- Klein, JT 2008, «Integration in der inter- und transdisziplinären Forschung», in M Bergmann & E Schramm (Hrsg), *Transdisziplinäre Forschung. Integrative Forschungsprozesse verstehen und bewerten*, Campus Verlag, Frankfurt/New York: 93–116.
- Loibl, MC 2005, *Spannung in Forschungsteams: Hintergründe und Methoden zum konstruktiven Abbau von Konflikten in inter- und transdisziplinären Projekten*, Verlag für Systemische Forschung im Carl-Auer Verlag Heidelberg.
- Pohl, C & Hirsch Hadorn, G 2006, *Gestaltungsprinzipien für die transdisziplinäre Forschung – Ein Beitrag des td-net, oekom, München.*
- Pohl, C, van Kerkhoff, L, Bammer, G & Hirsch Hadorn, G 2008, «Integration», in G Hirsch Hadorn, H Hoffmann-Riem, S Biber-Klemm, W Grossenbacher-Mansuy, D Joye, C Pohl, U Wiesmann & E Zemp (Hrsg), *Handbook of Transdisciplinary Research*, Springer, Dordrecht: 411–424.
- Rolshoven, J 2003, «Von der Kulturraumforschung zur Raumkulturforschung. Theoretische Herausforderungen an eine Kultur- und Sozialwissenschaft des Alltags», in *Zeitschrift für Volkskunde* 2, 2003: 189–213.
- Truffer, B 2007, «Wissensintegration in transdisziplinären Projekten – Flexibles Rollenverständnis als Schlüsselkompetenz für das Schnittstellenmanagement» *GAIA* 16(1): 41–45.

## Leseempfehlungen

- Bergmann, M. & Schramm E. (eds.) 2008. *Transdisziplinäre Forschung: Integrative Forschungsprozesse verstehen und bewerten*, Campus Verlag, Frankfurt/New York.
- Klein, J.T 1990, *Interdisciplinarity. History, Theory, and Practice*, State University Press, Detroit, Wayne.
- Loibl, MC 2005, *Spannung in Forschungsteams: Hintergründe und Methoden zum konstruktiven Abbau von Konflikten in inter- und transdisziplinären Projekten*, Verlag für Systemische Forschung im Carl-Auer Verlag, Heidelberg.
- NAS/NAE/IOM 2005. *Facilitating Interdisciplinary Research*, Washington, National Academy of Sciences, National Academy of Engineering, Institute of Medicine, The National Academies Press.
- Pohl, C & Hirsch Hadorn, G 2006, *Gestaltungsprinzipien für die transdisziplinäre Forschung – Ein Beitrag des td-net, oekom, München.*

# Zurück in die S5-Stadt: Forschungsergebnisse für die Region

ELKE WURSTER

*Verantwortliche Institution*

ETH Wohnforum – ETH CASE

*Realisation Transfer*

ELKE WURSTER (lic. phil I), PR-Beraterin und Kulturwissenschaftlerin, ETH Wohnforum – ETH CASE

ANNA BARBARA STÄMPFLI, Umweltingenieurin (BSc), ZHAW Wädenswil, IUNR, Institut Umwelt  
und natürliche Ressourcen

Abstract

**Was das S5-Stadt-Projekt im Vergleich mit ähnlichen Projekten auszeichnet, ist die von Anfang an konzipierte «Transferphase», welche der Forschung folgte. Ziel des Transfers ist es, die wissenschaftlichen Erkenntnisse in die Region zurückzutragen und so zum Nachdenken über den eigenen Lebensraum, dessen Qualitäten und seine Zukunft anzuregen. Noch grundsätzlicher ist damit der Wunsch verbunden, dass «Agglomeration», neben Stadt und Land, als eigenständige dritte Siedlungsform wahrgenommen wird, deren Qualitäten es zu entdecken gilt. «Agglomeration» ist Teil unserer Kultur. Mit diesem Anliegen wird der «Transfer» zu einer der wichtigsten Botschaften des Gesamtprojektes. «Nur wenn etwas im Bewusstsein ist, lässt sich darüber reden, lässt es sich gestalten und in eine nachhaltige Zukunft führen», sagte Thomas Sieverts, wissenschaftlicher Koordinator des Projektes, in einem seiner Referate.**

Der Transfer besteht aus einer Veranstaltungsreihe und zwei Publikationen. Über zwanzig Anlässe finden von April bis Oktober 2010 an verschiedenen Orten der Region statt. Die vollständigen Forschungsberichte sind in einem E-Book veröffentlicht, das im Internet frei zugänglich ist. Ein Buch zum Projekt vermittelt die komplexen Resultate in journalistisch aufbereiteter Form und richtet sich primär an die Bevölkerung der S5-Stadt.

Der Transfer hatte die Aufgabe, die Wissenschaft, Akteure aus Planung, Politik und Wirtschaft wie auch die Bevölkerung in der S5-Stadt zu erreichen. Ein ehrgeiziges Ziel; entsprechend breit gefächert war das realisierte Veranstaltungsprogramm. Während eines halben Jahres fanden an verschiedenen Orten der beforschten Region mehr als zwanzig Anlässe statt. Über klassische Formen wie Vorträge und Podiumsgespräche wurden Forschungsergebnisse direkt vermittelt. Exkursionen luden zu Begehungen und zu einem neuen Blick auf den Lebensraum ein. Es war

ein Anliegen, nicht vom Elfenbeinturm aus Wissen zu vermitteln, weshalb viele Anlässe in Zusammenarbeit mit lokalen Organisationen und Kulturakteuren stattfanden. Das S5-Stadt-Projekt liess sich immer auch als Einladung verstehen, einen Perspektivenwechsel zu wagen und sich selbst als Teil einer Region wahrzunehmen. Daher wurden auch Transferprojekte mit soziokulturellem und animatorischem Charakter initiiert: Für Schulklassen aus dem ganzen Kanton wurden Fotoworkshops angeboten, und auf Initiative des Projektes entstanden beispielsweise mehrere Maturarbeiten zu Aspekten der S5-Stadt.

Damit die Erkenntnisse des Projektes über die Zeit hinaus verfügbar sind, wurden parallel zwei Publikationen realisiert. Im vorliegenden E-Book sind die Forschungsberichte vollständig und gemäss dem Open-Access-Prinzip über das Internet verfügbar. Es richtet sich primär an die wissenschaftlich interessierte Leserschaft. Das Buch mit dem Titel «AgglOasen», das in der Folge erscheinen wird, wendet sich an die breite Bevölkerung in der S5-Stadt.

Die Ziele des Transfers sind weiche Ziele. Etwas ins Bewusstsein zu rücken, Diskussionen anzustossen, Wahrnehmungen zu schärfen ... Der Ball geht zurück an die Menschen der S5-Stadt. An diesen liegt es, ihren Lebensraum mit Verstand und Herz zu gestalten. Die Agglomeration ist die Zukunft – überall in der Schweiz.

Das komplette Veranstaltungsprogramm und Fotos der Anlässe:

<http://www.s5-stadt.ch/index.php?id=20153>

Medienberichte über das S5-Stadt-Projekt:

<http://www.s5-stadt.ch/index.php?id=20041>

# Veranstaltungsprogramm

(Stand Ende September 2010)

## Vorträge und Podiumsdiskussionen

26. Mai 2010, Uster

### Abschlussveranstaltung Projekt Rehbühl.

Präsentation der Projektberichte zum Thema Nachbarschaft

1. Juni 2010, Uster

### Agglomeration im Zentrum. Das Leben findet in den Zwischenstädten statt.

Referat von Prof. Thomas Sieverts, wissenschaftlicher Leiter S5-Stadt-Projekt.

In Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Sozialarchiv

22. September 2010, Wetzikon

### Standortqualitäten im Wirtschaftsraum S5-Stadt.

Referat von Dr. Marco Pütz, Leiter S5-Stadt Forschungsprojekt Wirtschaft.

Podiumsteilnehmende:

- Hans-Peter Hulliger, Präsident des Gemeindepräsidentenverbandes des Kanton Zürich
- Urs Stoll, Geschäftsführer und Mitglied der Geschäftsleitung Reichle Immobilien AG
- Urs Tschudi, Vorsitzender der Geschäftsleitung Walde & Partner Immobilien AG
- François With, Geschäftsführer Regionalmarketing der Wirtschaftsregion Zürcher Oberland

In Zusammenarbeit mit der Eidg. Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft WSL

28. September bis 30. November 2010, Rapperswil

### S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum.

Vortragsreihe im Rahmen des Städtebauseminars des Studiengangs Raumplanung mit Forschenden aus dem S5-Stadt Projekt.

– Konturen. Prof. Dr. Joachim Schöffel und Stefan Obkircher.

28. September 2010

– Wohnen. Dr. Sabine Friedrich. 5. Oktober 2010

– Nachbarschaften. Prof. Dr. Christian Reutlinger.

12. Oktober 2010

– Natur und Aussenräume. Dr. Thea Rauch. 19. Oktober 2010

– Mobilität. Stephanie Weiss. 23. Oktober 2010

– Wirtschaft. Dr. Marco Pütz. 30. November 2010

In Zusammenarbeit mit der Hochschule Rapperswil, Institut für Raumentwicklung

27. Oktober 2010, Wetzikon

### Raumpolitik im Agglo-Mosaik.

Referat von Nico van der Heiden, Institut für Politikwissenschaft der Universität Zürich.

Podiumsteilnehmende:

- Urs Fischer, Stadtpräsident Wetzikon
- Prof. Daniel Kübler, Leiter S5-Stadt-Forschungsprojekt Politik
- Markus Notter, Regierungsrat, Präsident Verein Metropolitanraum Zürich
- Georg Tobler, Bundesamt für Raumentwicklung ARE
- Lothar Ziörjen, Stadtpräsident Dübendorf

## Konferenzen und Tagungen

10. April 2008, Bubikon

### 1. S5-Stadt-Konferenz.

Öffentliche Informationsveranstaltung; Eröffnung des S5-Stadt-Projektes.

Beiträge von:

- Othmar Hiestand, Vizegemeindepräsident von Bubikon
- Prof. Thomas Sieverts, wissenschaftlicher Leiter S5-Stadt-Projekt
- Prof. Dietmar Eberle, Vorsitzender Beirat ETH Wohnforum – ETH CASE
- Martin Schneider, Initiant und Koordination Forschung S5-Stadt-Projekt

19. Mai 2009, Rapperswil

### 2. S5-Stadt Konferenz.

Öffentliche Informationsveranstaltung; Erste Ergebnisse aus den Forschungsprojekten.

Beiträge von:

- Benedikt Würth, Stadtpräsident Rapperswil-Jona
- Martin Schneider, Initiant und Koordination Forschung S5-Stadt-Projekt
- Prof. Dr. Christian Reutlinger, Leiter S5-Stadt Forschungsprojekt Nachbarschaften
- Prof. Dr. Daniel Kübler, S5-Stadt Forschungsprojekt Politik
- Peter Bosshard, Stifter Kunst(Zeug)Haus

18. und 19. September 2009, Wettingen und Uster

### **Inter-City-Kultur. Leben in Suburbia.**

Tagung der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde SGV.

Mit Referaten und Exkursion zum S5-Stadt-Projekt:

- Elke Wurster, Koordination Transfer S5-Stadt-Projekt
- Stefan Obkircher, Projektmitarbeiter S5-Stadt Forschungsprojekt Konturen
- Nicola Hilti, Stephanie Weiss, S5-Stadt Forschungsprojekt Mobilität
- Ludi Fuchs, S5-Stadt Netzwerker in der Region (Exkursion)

22. September 2009, Zürich

### **Projekt S5-Stadt: Die Agglomeration im Blick.**

Referat für die Schweizerische Gesellschaft für Kulturwissenschaften (SGKW), Arbeitsgruppe Urban and Regional Studies.

- Christian Pohl, Interdisziplinarität im S5-Stadt-Projekt
- Elke Wurster, Koordination Transfer S5-Stadt-Projekt

4. und 5. Februar 2010, Wetzikon

### **Die Region in der Krise – die Krise in der Region.**

Staatsbürgerliche Arbeitstage Stabü 2010 an der KZO, Kantonsschule Wetzikon. Tagung, Exkursionen und Workshops.

Beiträge:

- Prof. Dr. Daniel Kübler, S5-Stadt Forschungsprojekt Politik
- Dr. Marco Pütz, S5-Stadt Forschungsprojekt Wirtschaft
- Martin Schneider, Initiant und Koordination Forschung S5-Stadt-Projekt
- Karin Maeder-Zuberbühler, Kantonsrätin SPS
- Andreas Scheu, Gewerkschaft UNIA
- Thomas Vogel, Kantonsrat FDP
- Michael von Ledebur, Wirtschaftsjournalist «Zürcher Oberländer»

21. April 2010, Volketswil

### **Kick-Off.**

Eröffnung der Veranstaltungsreihe und Medienkonferenz.

Beiträge:

- Prof. Dietmar Eberle, Vorsitzender Beirat ETH Wohnforum – ETH CASE
- Prof. Thomas Sieverts, wissenschaftlicher Leiter S5-Stadt-Projekt
- Martin Schneider, Initiant und Koordination Forschung S5-Stadt-Projekt
- Elke Wurster, Koordination Transfer S5-Stadt-Projekt
- Agglo-Theater, szenische Lesung

16. Juni 2010, Zürich

### **realSite.**

Messe und Konferenz für Immobilien-Business und -Investment, Facility Management und Standortförderung. Podium mit:

- Andreas Löpfe, CUREM; INREIM
- Martin Schneider, Initiant und Koordination Forschung S5-Stadt-Projekt

- Rolf Geiger, Region St.Gallen/Bodensee/Appenzell AR
- Oliver Gröble, Amt für Wirtschaft des Kanton St. Gallen

20. Oktober 2010, Zürich

### **TEDx Zürich.**

Referate, Videos und Diskussionen. Lokaler Anlass von TED, einer Nonprofit-Organisation, «devoted to Ideas Worth Spreading».

- Margrit Hugentobler: wie sich die zersiedelten Landschaften in «AggloOasen» wandeln könnten
- Marco Tempest: wie ein High-Tech-Zauberer arbeitet
- Heike Bruch: wie sich Organisations-Energie managen lässt
- David Bauer: wie uns die alten Griechen helfen, Technologie zu verstehen
- Elgar Fleisch: wie Technologie dabei helfen kann, Verhalten zu ändern
- Jef Koh, Künstler und Designer: wie wir in Zukunft interagieren werden
- Michael Hermann, Geograf: die Geschichte von «Spartspider»
- und andere

## **Exkursionen**

Mai bis September 2010, Rapperswil, Uster, Wetzikon

### **Typisch – Gemeinden stellen sich vor.**

In Zusammenarbeit mit Verkehrsverein Rapperswil-Jona, Uster Tourismus und Wetzikontakt.

**Rapperswil-Jona:** An die Riviera mit der S5. Die «Riviera» ist attraktiv für Einheimische wie für Touristen. Wie wird diese kostbare Zone genutzt? 6. Mai und 5. August 2010

**Uster:** Wohnstadt am Wasser. Das bauliche Erbe der Textilindustrie ist in der Siedlung «Im Lot» gut sichtbar. Was lässt sich daraus lernen? 3. Juni 2010

**Wetzikon:** Wohnen und Leben im Stadtzentrum. Zusammengebaut aus mehreren Dörfern ist es eine wichtige Aufgabe, ein Stadtzentrum zu planen. Wie gehen die Behörden damit um? 9. und 16. September 2010

Mai bis September 2010, Bubikon, Dübendorf, Rüti, Schwerzenbach

### **Geheimtipp Zwischenraum.**

Studierende der ZHAW Wädenswil zeigen, was sie auf ihren Reisen durch die S5-Stadt entdeckt haben. In Zusammenarbeit mit der ZHAW Wädenswil.

**Versteckte Biodiversität in der Stadt:** Vielfalt entdecken auf Verkehrskreiseln, zwischen Häusern und am Trottoir in Dübendorf. 20. Mai und 12. August 2010

**Wunderwege – Wanderwege:** Unterwegs entlang der gelben Wegweiser in Bubikon. 27. Mai und 30. September 2010

**Gebäude und ihre Geschichten:** In Rüti sind alte und neue Gebäude auf besondere Art miteinander und nebeneinander zu finden. 10. Juni und 23. September 2010

**Invasion fremder Pflanzen – Neophyten auf der Spur.** Aktiv werden im botanischen Krimi und den Eindringlingen auf die Spur gehen. 8. und 22. Juli 2010

April bis Dezember 2010

### **Agglomeration im Blick.**

Eine Exkursion mit der Kamera für Schulklassen. Überraschende Blickwinkel suchen und das Nebeneinander von Vergangenheit und Gegenwart dokumentieren. Termine nach Vereinbarung. In Zusammenarbeit mit Kulturdetektive Wetzikon und schule & kultur, Volksschulamt Zürich.

## **Animationen**

April bis Oktober 2010, Uster, Volketswil, Zürich.

### **Bodenkarte.**

Die gesamte S5-Stadt auf einer 130 qm grossen Luftaufnahme als begehbare Bodenkarte.

**Shopping-Center Volki-Land:** Animiert mit Wettbewerben, Fotos, Ausstellung. 21. April–22. Mai 2010. In Zusammenarbeit mit Einkaufszentrum Volki-Land, Volketswil

**realSite:** Messe und Konferenz für Immobilien-Business und -Investment, Facility Management und Standortförderung. 15.–17. Juni 2010, Zürich

**Stadthausplatz Uster:** Für alle Passanten, Schulklassen und Vereinen mit Aktionsmaterial und Spiele. September–Oktober 2010. In Zusammenarbeit mit der Stadt Uster.

September 2010–Dezember 2011, Dübendorf

### **Hochsitz.**

Installation auf der Allmend Stettbach. Der Lebensraum Allmend ist für Tiere und Pflanzen wichtig; wie auch für die Menschen. Doch Dübendorf und Zürich wachsen aufeinander zu und der grüne Raum wird enger. Auf dem Hochsitz kann beobachtet werden, was unten geschieht.

In Zusammenarbeit mit Grün Stadt Zürich und Stadt Dübendorf.

Ab April 2010, Dübendorf, Hinwil und Pfäffikon SZ

### **Geocaching.**

Schnitzeljagd mit GPS. Drei Schätze sind versteckt in der S5-Stadt.

## **Kultur**

30. Mai 2010, Uster

### **Sonntags Filmmatinée: «Die grünen Kinder».**

Dokumentarfilm von Kurt Gloor mit anschliessender Diskussion. Podium:

- Gabriela Muri, S5-Stadt Forschungsprojekt Wohnen
- Thomas Odinga, Moderator, ehem. Schulpräsident in Volketswil
- François With, Geschäftsführer Regionalmarketing der Wirtschaftsregion Zürcher Oberland

In Zusammenarbeit mit Qtopia, Kino + Bar.

13. Juli 2010, Uster

### **Zwischenton, der S5-Akkord.**

Eine Lesung mit Musik. Eine Geschichte von Barbara Stengl, basierend auf den Interviews zum S5-Stadt Forschungsprojekt Mobilität.

In Zusammenarbeit mit dem Agglo-Theater, Uster.

15. April–2. Mai 2010, Zürich

### **Agglomeration aus Sicht von GymnasiastInnen.**

Ausstellung von Schülerarbeiten an der ETH Zürich. Ein Teil der Schülerinnen und Schüler erarbeiteten Visionen im Bereich Wohnen, Stadtentwicklung und Aussenraum. Die zweite Gruppe vertiefte sich im Rahmen ihrer Maturaarbeiten mit Themen aus der Agglomeration. Sie wurden alle von Forschenden begleitet.

In Zusammenarbeit mit dem Liceo Artistico und den Kantonsschulen Ausserschwyz, Pfäffikon SZ; Hohe Promenade, Zürich und der Kantonalen Maturitätsschule für Erwachsene KME, Zürich.

## **Ausstellung**

ganze Projektdauer

### **Stellwände.**

Zwanzig Stelen informieren über das S5-Stadt-Projekt und seine wichtigsten Erkenntnisse. Präsentation jeweils in Rahmen der S5-Stadt-Veranstaltungen.

# Projektbeteiligte

## Das S5-Stadt-Team – alle Mitarbeitenden von A bis Z

### **Aguilera Marianne**

marianne.aguilera(at)rj.sg.ch  
Projekt: Nachbarschaft-Rehbühl (Begleitung)  
Stadträtin Rapperswil-Jona, Lehrerin,  
MAS in Public Management.

### **Albisser Stefan**

stefan.albisser(at)phzh.ch  
Projekt: Bildung  
Erziehungswissenschaftler (Prof. Dr. phil.).  
Professor Pädagogische Hochschule  
Zürich.  
Schwerpunkte: Professionsforschung,  
Berufsbiographische Entwicklung,  
Berufsmotivation, Lehrerbelastung;  
Unterrichtsqualität und Schulentwick-  
lung, Kompetenzentwicklung und  
von Schüler/innen und Lehrpersonen.

### **Axhausen Kay W.**

axhausen(at)ivt.baug.ethz.ch  
Wissenschaftlicher Beirat  
Ingenieur (Prof. Dr. Ing.), Professor für Ver-  
kehrsplanung am Institut für Verkehrs-  
planung und Transportsysteme der ETH  
Zürich.  
Schwerpunkte: Messung und Modellierung  
des räumlichen Verhaltens, grosse  
agente-basierte Simulationen des Raum-  
und Verkehrssystems, volkswirtschaft-  
liche Bewertung von Massnahmen.

### **Bäumli Anita**

baeumli-aaa(at)swissonline.ch  
Prozessplanung, Gesamtmoderation  
(Projektphase 2008 bis Herbst 2009)  
Historikerin und Psychologin (lic.phil. I),  
Büro für Organisations- und Kommu-  
nikationsberatung.

Schwerpunkte: Bau- und Planungsbereich,  
Projektentwicklung, Gemeindeentwick-  
lung, Integrationsfragen.

### **Blaser Christoph**

cb.blaser-ramseier(at)bluwin.ch  
Projekt: Big Boxes, Stadtentwicklung  
(Projektentwicklung)  
Architekt und Städtebauer, Dozent, Institut  
für Städtebau, Professur für Architektur  
und Städtebau, NSL, ETH Zürich.  
Schwerpunkte: Städtebau, Stadt- und  
Quartierentwicklung, Wohnbauprojekte.

### **Blumer Daniel**

daniel.blumer(at)fnw.ch  
Projekt: Natur- und Aussenräume  
Geograf und Soziologe, wiss. Mitarbeiter  
am Institut Sozialplanung und Stadtent-  
wicklung, Fachhochschule Nordwest-  
schweiz.  
Schwerpunkte: Stadt- und Raumsoziologie,  
Freiraumsoziologie und nachhaltige  
Entwicklung, Partizipation und Quartier-  
entwicklung, qualitative und ange-  
wandte quantitative Methoden.

### **Breckner Ingrid**

ingrid.breckner(at)hcu-hamburg.de  
Wissenschaftlicher Beirat  
Soziologin (Prof. Dr. rer. soc.), Professorin  
an der HCU HafenCity Universität  
Hamburg, Universität für Baukunst und  
Metropolenentwicklung.  
Schwerpunkte: Suburbanisierung, Soziale  
Stadt, Unsicherheit in europäischen  
Städten, Mobilität und Strategien inte-  
grierter Stadtentwicklung.

### **Christiaanse Kees**

sekretariat-christiaanse(at)arch.ethz.ch  
Projekt: Big Boxes, Stadtentwicklung  
(Begleitung)  
Architekt und Städtebauer, Professor/  
Leiter Professur für Architektur und  
Städtebau, Institut für Städtebau, NSL,  
ETH Zürich.  
Schwerpunkte: Städtebau, Urbane Trans-  
formationprozesse; Themen: Control &  
Laissez-faire, Die Stadt als Loft, Campus  
& the City, Open City.

### **Dobler-Müller Marianne**

marianne.dobler(at)qusano.ch  
Projekt: Nachbarschaft-Rehbühl (Leitung)  
Betriebsökonomin FH, selbständige Unter-  
nehmensberaterin.  
Schwerpunkte: Gesundheitswesen und  
Nonprofitbereich, Führung von Projek-  
ten und Geschäftsstellen.

### **Friedrich Sabine**

sabine.friedrich(at)keas.ch  
Projekt: Wohnen (Leitung)  
Stadtplanerin, Raumplanerin (Dr. sc.,  
Dipl. Ing. FSU), Partnerin im Büro KEEAS  
Raumkonzepte in Zürich.  
Schwerpunkte: Stadt- und Regionalent-  
wicklung, Wohnforschung, strategische  
Planungen und Prozesse.

### **Fuchs Ludi**

ludifuchs(at)swissonline.ch  
Regionale Vernetzung (Projektphase 2008  
bis Herbst 2009)  
Selbständiger Projektentwickler, ehema-  
liger Planungsvorstand der Stadt Uster,  
Bezirksrat Uster.  
Schwerpunkte: Soziales, Bildung, Planung.

**Gallati David**

david.gallati(at)tg.ch

Projekt: Wirtschaft

Geograph (dipl. geogr.), Wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Forschungsgruppe Regionalökonomie und -entwicklung an der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft, WSL, Birmensdorf.

Schwerpunkte: Regionalökonomie, Raumentwicklung, Tourismus, Klimawandel.

**Hilti Nicola**

hilti(at)arch.ethz.ch

Projekt: Mobilität

Mag. rer. soc. oec., wissenschaftliche Mitarbeiterin und Doktorandin am ETH Wohnforum – ETH CASE, Soziologin, Studium der Soziologie und der Publizistik- und Kommunikationswissenschaften an der Universität Wien und an der TU Wien.

Schwerpunkte: Multilokalität und Mobilität, Stadt- und Wohnsoziologie.

**Hugentobler Margrit**

hugentobler(at)arch.ethz.ch

Projektleitung (seit Mai 2009)

Soziologin (Ph.D, M.S.W.), Senior Scientist, Leiterin ETH Wohnforum – ETH CASE, Leitung Forschungsschwerpunkt «Qualitätsentwicklung».

Schwerpunkte: Innovationen im Wohnungsbau; nachhaltige Stadtentwicklung.

**Keller-Schneider Manuela**

m.keller-schneider(at)phzh.ch

Projekt: Bildung (Leitung)

Psychologin FSP (Prof. Dr. phil.), Professorin an der Pädagogischen Hochschule Zürich, Lehre, Beratung und Forschung.

Schwerpunkte: Kompetenzentwicklung und Professionalität, Unterrichts- und Schulqualität, Persönlichkeit und Berufsidentität.

**Koch Michael**

michael.koch(at)hcu-hamburg.de

Wissenschaftlicher Beirat

Architekt und Stadtplaner

(Prof. Dr. sc. tech.), Professor für Städtebau und Quartierplanung an der HCU HafenCity Universität Hamburg, Teilhaber yellow z urbanism architecture Zürich/Berlin.

Schwerpunkte: Kritische Stadtplanungstheorie, Zwischenstadt und fragmentierte städtische Territorien, bauliche Rekonstruktionen, Stadt der Geschwindigkeit, Synergien landschaftlicher und städtebaulicher Entwicklungen.

**Kübler Daniel**

daniel.kuebler(at)ipz.uzh.ch

Projekt: Politik (Leitung)

Politologe (Prof. Dr.), Professor am Institut für Politikwissenschaft der Universität Zürich.

Schwerpunkte: Analyse und Evaluation öffentlicher Politiken, Lokalpolitik sowie Stadt- und Agglomerationsentwicklung.

**Lingg Eva**

eva.lingg(at)fhsg.ch

Projekte: Konturen und Nachbarschaft

Dipl. Ing. Architektur, Wissenschaftliche Mitarbeiterin der Abteilung Forschung des IFSA, Kompetenzzentrum Soziale Räume, Hochschule für Angewandte Wissenschaften St. Gallen.

Schwerpunkte: Soziale Räume, Quartier-, Stadt- und Regionalentwicklung, Schul- und Bildungsräume.

**Mäkynen Tommi**

maekynen(at)helsinkizurich.com

Projekt: Big Box, Stadtentwicklung

Architekt und Städtebauer, Wissenschaftliche Assistent, Institut für Städtebau, Professur für Architektur und Städtebau, NSL, ETH Zürich.

Schwerpunkte: Städtebau, Stadtentwicklung, Projektentwicklung, Urban Design Management, Kollektiver Raum, «Shopping».

**Michaeli Mark**

michaeli(at)tum.de, michaeli(at)arch.ethz.ch

Projekt: Big Boxes, Stadtentwicklung (Begleitung)

Architekt und Städtebauer (Prof. Dipl. arch. ETH SIA), Professor für Sustainable Urbanism/Architekturen des ländlichen Raums, Technische Universität München. Dozent für Städtebau, NSL Netzwerk Stadt und Landschaft, ETH Zürich.

Schwerpunkte: Stadtstrukturen zeitgenössischer urbaner Agglomerationen, Topologie urbaner Systeme

**Moser Heinz**

heinz.moser(at)phzh.ch

Projekt: Bildung

Medienpädagoge (Prof. Dr. phil.), Professor an der Pädagogischen Hochschule Zürich und Honorarprofessor an der Universität Kassel.

Schwerpunkte: Praxisforschung, Mediensozialisation und -didaktik, Migration.

**Müller Felix**

info(at)fmkomm.ch

Fundraising, Kommunikation (August 2008 bis Herbst 2009)

Inhaber und Geschäftsführer der FMKomm GmbH für Kommunikations- und Projektberatung. Zuvor Leiter Kommunikation von Holcim (Schweiz) und Redaktor beim Tages-Anzeiger.

Schwerpunkte: externe und interne Kommunikation sowie Markenkommunikation von Unternehmen und Organisationen.

**Muri Gabriela**

gmuri(at)ipk.uzh.ch

Projekt: Wohnen

Architektin ETH und Kulturwissenschaftlerin (Dr. phil), Oberassistentin und Dozentin am Institut für Populäre Kulturen der Universität Zürich, Dozentur Soziologie, Departement Architektur ETH Zürich

Schwerpunkte: Stadtforschung, Jugendkulturen, raum- und zeittheoretische Fragestellungen.

**Niemeyer Mirjam**

niemeyer(at)helsinkizurich.com

Projekt: Big Boxes, Stadtentwicklung

Architektin und Städtebauerin, Wissenschaftliche Assistentin, Institut für Städtebau, Professur für Architektur und Städtebau, NSL, ETH Zürich.

Schwerpunkte: Städtebau, Stadtentwicklung, Arealentwicklung, «Shopping», demographischer Wandel und Stadt.

**Nigg Heinz**

nigg(at)av-produktionen.ch

Projekt: Wohnen – Wohnbiografien

Ethnologe und Kulturschaffender. Lehrbeauftragter für Medienanthropologie an der Universität Bern und für Geschichte der sozialen Bewegungen an der Hochschule Luzern – Soziale Arbeit. Mitinitiant von «Global Town Baden. 31 Porträts aus einer urbanen Region», ein interkulturelles Projekt über Stadtentwicklung, Mobilität und Bürgerrechte, Historisches Museum Baden (2010/11).

Schwerpunkte: Oral History, Ethnografie von Siedlungsräumen, soziokulturelle Animation

**Nüssli Rahel**

rahel.nuessli(at)geo.uzh.ch

Projekt: Konturen

Studentin Msc Geographie Universität Zürich. Mitarbeiterin Forschungsstelle sotomo.

Schwerpunkte: Wirtschafts- und Human-geographie, Gis/Geographische Informationsvisualisierung.

**Obkircher Stefan**

stefan\_obkircher(at)hotmail.com

Projekt: Konturen

Geograph, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Geographie/Universität Innsbruck, wissenschaftlicher Projektmitarbeiter an der HSR Rapperswil am IRAP, Institut für Raumentwicklung.

Schwerpunkte: regionale Identitäten und räumliche Orientierungen, nachhaltige Regionalentwicklung.

**Plüss Larissa**

pluess(at)ipz.uzh.ch

Projekt: Politik

Politologin (lic. phil.), Wissenschaftliche Mitarbeiterin bei Prof. Dr. Daniel Kübler am Institut für Politikwissenschaft der Universität Zürich.

Schwerpunkte: Stadt- und Agglomerationspolitik.

**Pohl Christian**

pohl(at)scnat.ch

Transdisziplinäre Integration

Umweltwissenschaftler (Dr. sc. nat.),

Co-Geschäftsleiter des transdisciplinarity-net der Akademien der Wissenschaften Schweiz; Dozent und Forscher am Departement Umweltwissenschaften der ETH Zürich.

Schwerpunkte: Analyse und Gestaltung der inter- und transdisziplinären Forschung, speziell im Nachhaltigkeitsbereich.

**Pütz Marco**

marco.puetz(at)wsl.ch

Projekt: Wirtschaft (Leitung)

Wirtschaftsgeograph (Dr. oec. publ., Dipl.-Geogr.), Leiter der Forschungsgruppe Regionalökonomie und -entwicklung an der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft WSL, Birmensdorf.

Schwerpunkte: Stadt- und Regionalökonomie, Nachhaltige Regionalentwicklung, Regional Governance und Regionalpolitik.

**Rauch-Schwegler Thea**

rauch(at)arch.ethz.ch

Fundraising (bis August 2008),

Projekte: Natur- und Aussenräume (Leitung) und Nachhaltigkeit (Leitung). Biologin und Anthropologin (Dr. phil. II), Wissenschaftliche Tätigkeit an der Professur Andrea Deplazes (ETHZ) sowie Dozentin an der Berner Fachhochschule und in der Umwelt- und Erwachsenenbildung.

Schwerpunkte: Nachhaltige Entwicklung, Interdisziplinarität, Bauen und Wohnen mit Holz.

**Reutlinger Christian**

christian.reutlinger(at)fhsg.ch

Projekte: Konturen (Co-Leitung) und Nachbarschaft (Leitung)

Erziehungswissenschaftler und Sozialgeograf (Prof. Dr. phil. habil. Dipl. Geogr.), Leitung Kompetenzzentrum Soziale Räume am Institut für Soziale Arbeit der FHS St. Gallen, Privatdozent an der Fakultät für Erziehungswissenschaften der TU Dresden.

Schwerpunkte: Transnationale Soziale Arbeit, Sozialgeografie der Kinder und Jugendlichen, Sozialpädagogische Sozialraumforschung und Sozialraumarbeit.

**Rolshoven Johanna**

johanna.rolshoven(at)uni-graz.at

Wissenschaftliche Koordination (bis Herbst 2008), Projekt: Mobilität (Leitung bis Herbst 2008)

Empirische Kulturwissenschaftlerin, Professorin/Leiterin Institut für Volkskunde und Kulturanthropologie der KFU Graz (AT).

Schwerpunkte: Stadt-Raum-Kulturforschung, Mobile Culture Studies, Wissenschaftsforschung, Alltagskulturen.

**Santin Mario**

mario.santin(at)arttools.ch

Projekt: Wohnen

Architekt (Dipl.-Ing.), Partner im Büro Arttools, Partner im Büro GMS-architects in Zürich

Schwerpunkte: Architektur, Städtebau, Visualisierungskonzepte, Film.

**Schneider Martin**

schneider(at)stoffelschneider.ch

Projektidee, Koordination Forschung Architekt (Dipl. ETH SIA), Stoffel Schneider Architekten AG, Zürich und Frauenfeld. Schwerpunkte: Gesellschaft und Architektur/gebauter Umwelt, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Schulhausbau und Pädagogik.

**Schöffel Joachim**

joachim.schoeffel(at)hsr.ch

Projekt: Konturen (Leitung)

Stadtplaner und Landschaftsarchitekt (Prof. Dr. Ing.), Professor für Stadtplanung an der HSR Rapperswil am IRAP, Institut für Raumentwicklung.

Schwerpunkte: Siedlungs- und Freiraumentwicklung, Entwicklung öffentlicher Räume, moderne Stadtbaugeschichte.

**Schuler Martin**

martin.schuler(at)epfl.ch

Wissenschaftlicher Beirat

Geograph (Prof. Dr. ès. sc.). Professor für Raumentwicklung an der EPF-Lausanne, Generalsekretär der CEAT (Communauté d'études pour l'aménagement du territoire).

Schwerpunkte: räumlicher Wandel, Raumnutzungsszenarien, Regionalisierungen, soziale und räumliche Klassifikationen, Mobilität und Hochleistungsverkehrswege.

**Sieverts Thomas**

ts(at)umbaukultur.eu

Wissenschaftliche Koordination (Projektphase ab Herbst 2008), Beirat Architektur und Stadtplanung (Prof. em. Dr. Ing. Eh), nach Emeritierung als Fachpublizist und Consultant tätig, zahlreiche Veröffentlichungen zum Thema Zwischenstadt.

**Sommer Antje**

antje.sommer(at)fhsg.ch

Projekt: Nachbarschaft

(Dipl. Soz.-Päd.), Master of Arts in «Comparative European Social Studies», IFSA Institut für Soziale Arbeit der Hochschule für Angewandte Wissenschaften St. Gallen, in den Bereichen Forschung, Consulting und Weiterbildung.

Schwerpunkte: Generationen, sozialpädagogische Themenstellungen und Netzwerke.

**Stämpfli Anna Barbara**

annabarbara(at)s5-stadt.ch

Assistentin Transfer

Umweltingenieur (BSc), Assistentin am Institut Umwelt und natürliche Ressourcen der ZHAW Wädenswil.

Schwerpunkte: Umweltbildung, Landschaft- und Regionalentwicklung.

**Stiehler Steve**

steve.stiehler(at)fhsg.ch

Projekt: Nachbarschaft

Sozialpädagoge (Prof. Dr. phil.) Dozent im Fachbereich Soziale Arbeit der FHS St. Gallen.

Schwerpunkte: Geschlechter- und Persönliche Beziehungen im Erwachsenenalter.

**Thalmann Hans**

h.th(at)bluewin.ch

Projekt: Nachbarschaft-Rehbühl

Pädagoge (Dr.phil.I), ehemaliger Jugendsekretär des Bezirks Pfäffikon ZH und Stadtpräsident von Uster, heute Führungsberater in Politik und Kultur.

Schwerpunkte: Entwicklung und Umsetzung von Leitbildern in Schweizer Gemeinden, Verein benabita, der sich für selbstbestimmtes Wohnen älterer und behinderter Menschen einsetzt. Lokale Politik. Politikevaluation.

**van der Heiden Nico**

nico.vanderheiden(at)zda.uzh.ch

Projekt: Politik – Uster

Politologe (Dr.des.), Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Politikwissenschaft der Universität Zürich und am Zentrum für Demokratie in Aarau.

Schwerpunkte: Stadt- und Agglomerationspolitik. Alternative Partizipationsformen. Lokale Politik. Politikevaluation.

**Van Wezemaël Joris**

joris.vanwezemaël(at)unifr.ch

Projekt: Mobilität (Leitung ab Herbst 2008)

Professor für Humangeographie an der Universität Freiburg.

Schwerpunkte: Social Complexity und Entscheidungsfindungsanalyse in den Bereichen Urban Governance, Raumentwicklung, Wohnungsbau.

**Weiss Stephanie**

stephanie.weiss(at)fhnw.ch

Projekt: Mobilität

Kulturwissenschaftlerin M. A., wiss. Assistentin am Institut Sozialplanung und

Stadtentwicklung, Fachhochschule Nordwestschweiz.

Schwerpunkte: Stadt- und Raumforschung, nachhaltige Stadtentwicklung, kulturelle und soziale Grundlagen des Wohnens.

**Winkler Justin**

justin.winkler(at)unibas.ch

Projekt: Facts & Figures (Leitung)

Professor für Humangeographie an der Universität Basel und Lehrbeauftragter an der Universität Graz.

Schwerpunkte: Umweltwahrnehmung, Landschaftsästhetik, qualitative Methodologie.

**Wurster Elke**

wurster(at)arch.ethz.ch

Konzeption und Koordination Transfer

Kulturwissenschaftlerin (Lic. phil. I), PR-Beraterin, Kulturmanagerin, ETH Wohnforum – ETH CASE.

Schwerpunkte: Alltagskultur, visuelle Anthropologie, Museologie.

**Organisation Gesamtprojekt****Projektleitung, Gesamtkoordination****Forschung und Transfer**

ETH Wohnforum – ETH CASE

[www.wohnforum.arch.ethz.ch](http://www.wohnforum.arch.ethz.ch)

**Projektidee**

Martin Schneider/Hans Thalmann

**Gesamtleitung**

ETH Wohnforum – ETH CASE,

Margrit Hugentobler

**Wissenschaftliche Leitung**

Thomas Sieverts

**Koordination Forschung**

Martin Schneider

**Konzeption/Koordination Transfer**

Elke Wurster

**Transdisziplinäre Integration**

Christian Pohl

**Fundraising**

Thea Rauch/Felix Müller

**Prozessplanung und Vernetzung**

Anita Bäumli/Ludi Fuchs

**Forschungspartner – Institutionen**

ETH Zürich, Departement Architektur

ETH Wohnforum – ETH CASE

Professur Andrea Deplazes, Architektur und Konstruktion

NSL – Netzwerk Stadt und Landschaft, Institut für Städtebau ISB

Eidgenössische Forschungsanstalt für

Wald, Schnee und Landschaft WSL,

Birmensdorf

Forschungsgruppe Regionalökonomie und -entwicklung

Universität Zürich

Institut für Politikwissenschaft IPZ

FHO Fachhochschule Ostschweiz

HSR Hochschule für Technik Rapperswil,

IRAP Institut für Raumentwicklung

FHS St. Gallen, Hochschule für Ange-

wandte Wissenschaften, Kompetenzzentrum Soziale Räume

PHZH Pädagogische Hochschule Zürich

Fachbereiche Pädagogische Psychologie

und Medienbildung

KEEAS Raumkonzepte, Zürich

AV-Produktionen Heinz Nigg, Zürich

Verein benabita, Uster

**Wissenschaftlicher Beirat**

Prof. Dr. Kay W. Axhausen, ETH Zürich

Prof. Dr. Ingrid Breckner, HCU Hafen-

City Universität Hamburg

Prof. Dr. Michael Koch, HCU Hafen-

City Universität Hamburg

Prof. Dr. Martin Schuler, EPF Lausanne

Prof. Dr. Thomas Sieverts, Architekt

und Stadtplaner, Bonn

# Finanzierung Gesamtprojekt

## Namhafte Unterstützung

GEBERT RÜF STIFTUNG  
[www.grstiftung.ch](http://www.grstiftung.ch)

— GEBERT RÜF STIFTUNG —  
WISSENSCHAFT.BEWEGEN

Avina Stiftung  
[www.avinastiftung.ch](http://www.avinastiftung.ch)

AVINA STIFTUNG

Lotteriefonds des Kantons Zürich  
[www.lotteriefonds.zh.ch](http://www.lotteriefonds.zh.ch)

**LOTTERIEFONDS  
KANTON ZÜRICH**

## Weitere Unterstützung

Paul Schiller Stiftung  
[www.paul-schiller-stiftung.ch](http://www.paul-schiller-stiftung.ch)



Heinrich & Erna Walder-Stiftung  
[www.walder-stiftung.ch](http://www.walder-stiftung.ch)



Stiftung Wirtschaft und Ökologie SWO  
[www.stiftungSWO.ch](http://www.stiftungSWO.ch)



Lotteriefonds Kanton St. Gallen  
[www.kultur.sg.ch](http://www.kultur.sg.ch)

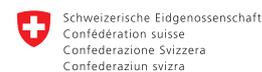
**SWISSLOS**  
Kanton St. Gallen

Bundesamt für Wohnungswesen BWO  
[www.bwo.admin.ch](http://www.bwo.admin.ch)



Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement EVD  
Bundesamt für Wohnungswesen BWO

Bundesamt für Landestopografie, swisstopo  
[www.swisstopo.ch](http://www.swisstopo.ch)



Bundesamt für Landestopografie swisstopo  
Office fédéral de topographie swisstopo  
Ufficio federale di topografia swisstopo  
Uffizi federal da topografia swisstopo

[www.swisstopo.ch](http://www.swisstopo.ch)

Gemeinde Freienbach  
[www.freienbach.ch](http://www.freienbach.ch)



Uster fördert Kultur  
[www.uster.ch/de/freizeitkultur](http://www.uster.ch/de/freizeitkultur)



Stadt Wetzikon  
[www.wetzikon.ch](http://www.wetzikon.ch)



Grün Stadt Zürich  
[www.stadt-zuerich.ch/gsz](http://www.stadt-zuerich.ch/gsz)



Stadt Rapperswil-Jona  
[www.rapperswil-jona.ch](http://www.rapperswil-jona.ch)



Stadt Dübendorf  
[www.duebendorf.ch](http://www.duebendorf.ch)



ZHAW, IUNR, Institut für Umwelt und  
Natürliche Ressourcen, Wädenswil  
[www.iunr.zhaw.ch](http://www.iunr.zhaw.ch)



Im Weiteren ermöglichten die Institutionen der Forschungspartner und das ETH Wohnforum – ETH CASE das Projekt mit eigenen finanziellen Mitteln.

---

## Sponsoren

Einkaufszentrum VOLKI-LAND, Volketswil  
[www.volkiland.ch](http://www.volkiland.ch)



Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland VZO  
[www.vzo.ch](http://www.vzo.ch)



Colliers CSL AG, Zürich  
[www.colliers.ch](http://www.colliers.ch)



Lenzlinger Söhne AG, Nänikon  
[www.lenzlinger.ch](http://www.lenzlinger.ch)



Makro Art AG, Grosswangen  
[www.makroart.ch](http://www.makroart.ch)



Büchi Glas, Uster  
[www.buechiglas.ch](http://www.buechiglas.ch)



---

## Druckkostenbeiträge

Stand September 2010

ETH Zürich  
[www.ethz.ch](http://www.ethz.ch)



Gemeinde Greifensee  
[www.greifensee.ch](http://www.greifensee.ch)



Bank Linth LLB AG  
[www.banklinth.ch](http://www.banklinth.ch)



Clientis Bezirkssparkasse, Uster  
[www.bsu.clientis.ch](http://www.bsu.clientis.ch)



Denz AG, Nänikon, Büromöbel  
[www.denz.ch](http://www.denz.ch)



Hesta AG, Zug und Zürich, Immobilien  
[www.hestaimmobilien.ch](http://www.hestaimmobilien.ch)



Reichle & De-Massari AG, Wetzikon  
Verkabelungslösungen für hochwertige  
Kommunikationsnetze  
[www.rdm.com](http://www.rdm.com)



Walde & Partner Immobilien AG  
[www.walde.ch](http://www.walde.ch)



## Transferpartner

### Co-Veranstalter

Agglo-Theater, Uster  
[www.agglo-theater.ch](http://www.agglo-theater.ch)

Bildungsdirektion Kanton Zürich,  
Volksschulamt, schule&kultur  
[www.schuleundkultur.zh.ch](http://www.schuleundkultur.zh.ch)

Eidgenössische Forschungsanstalt für  
Wald, Schnee und Landschaft,  
WSL Birmensdorf  
[www.wsl.ch](http://www.wsl.ch)

Grün Stadt Zürich  
[www.stadt-zuerich.ch/gsz](http://www.stadt-zuerich.ch/gsz)

Kulturdetektive, Wetzikon  
[www.kulturdetektive.ch](http://www.kulturdetektive.ch)

Qtopia, Kino + Bar, Uster  
[www.qtopia.ch](http://www.qtopia.ch)

Rapperswil Zürichsee Tourismus  
[www.zuerichsee.ch](http://www.zuerichsee.ch)

realSite Zürich  
[www.real-site.ch](http://www.real-site.ch)

Schweizerisches Sozialarchiv  
[www.sozialarchiv.ch](http://www.sozialarchiv.ch)

Uster. Wohnstadt am Wasser  
[www.uster.ch](http://www.uster.ch)

Uster Tourismus  
[www.uster-tourismus.ch](http://www.uster-tourismus.ch)

Verkehrsverein Rapperswil-Jona  
[www.rapperswil-jona.ch](http://www.rapperswil-jona.ch)  
[www.vvrj-events.ch](http://www.vvrj-events.ch)

WetziKontakt  
[www.wetziKontakt.ch](http://www.wetziKontakt.ch)

ZHAW, IUNR, Institut für Umwelt und  
Natürliche Ressourcen, Wädenswil  
[www.iunr.zhaw.ch](http://www.iunr.zhaw.ch)

ZOFA, Zürcher Oberländer Filmclub  
Amateure  
[www.zofa.ch](http://www.zofa.ch)

### Kommunikation

*Corporate Design Transfer*  
Wettbewerb in Zusammenarbeit mit BfGZ,  
Berufsschule für Gestaltung Zürich,  
Monika Gold. Umsetzung der Sieger-  
arbeit von Ursina Meyer, 3. Lehrjahr  
Grafik, Digicom Digitale Medien AG,  
Effretikon.  
[www.medienformfarbe.ch](http://www.medienformfarbe.ch)  
[www.digicom-medien.ch](http://www.digicom-medien.ch)

*Website*  
Grafik  
Ursina Meyer  
Programmierung  
Digicom Digitale Medien AG, Effretikon  
CMS  
Typo 3

### E-Book und Buch

hier + jetzt, Verlag für Kultur und  
Geschichte, Baden  
[www.hierundjetzt.ch](http://www.hierundjetzt.ch)



