

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 Industrieareale 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; Crévoisier 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 ober-rheinischen 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).

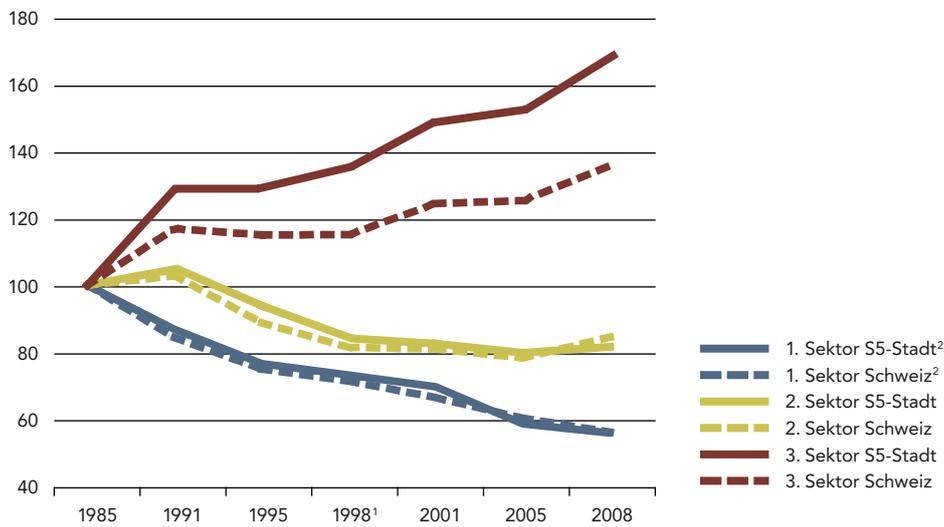
Entwicklung der Wirtschaftsstruktur und Verschiebung wirtschaftsräumlicher Schwerpunkte

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.

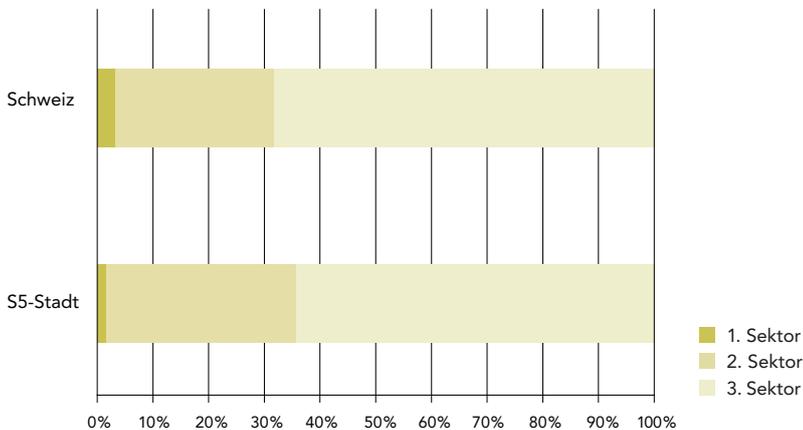
Den wirtschaftlichen Bedeutungsverlust der Städte und der altindustriellen Zentren in den 1990er-Jahren zeigt die Abbildung 3 exemplarisch anhand des Kantons Zürich. Gemeinden, die zwischen 1985 und 2001 relativ als Beschäftigungsstandort eingebüsst haben, sind rot eingefärbt. Jene, die ihren Anteil 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 Beschäftigung³ nach Sektoren in der S5-Stadt und der Schweiz 1985 bis 2008⁴ (Index 1985 = 100). Quelle: Bundesamt für Statistik, Betriebszählungen.

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

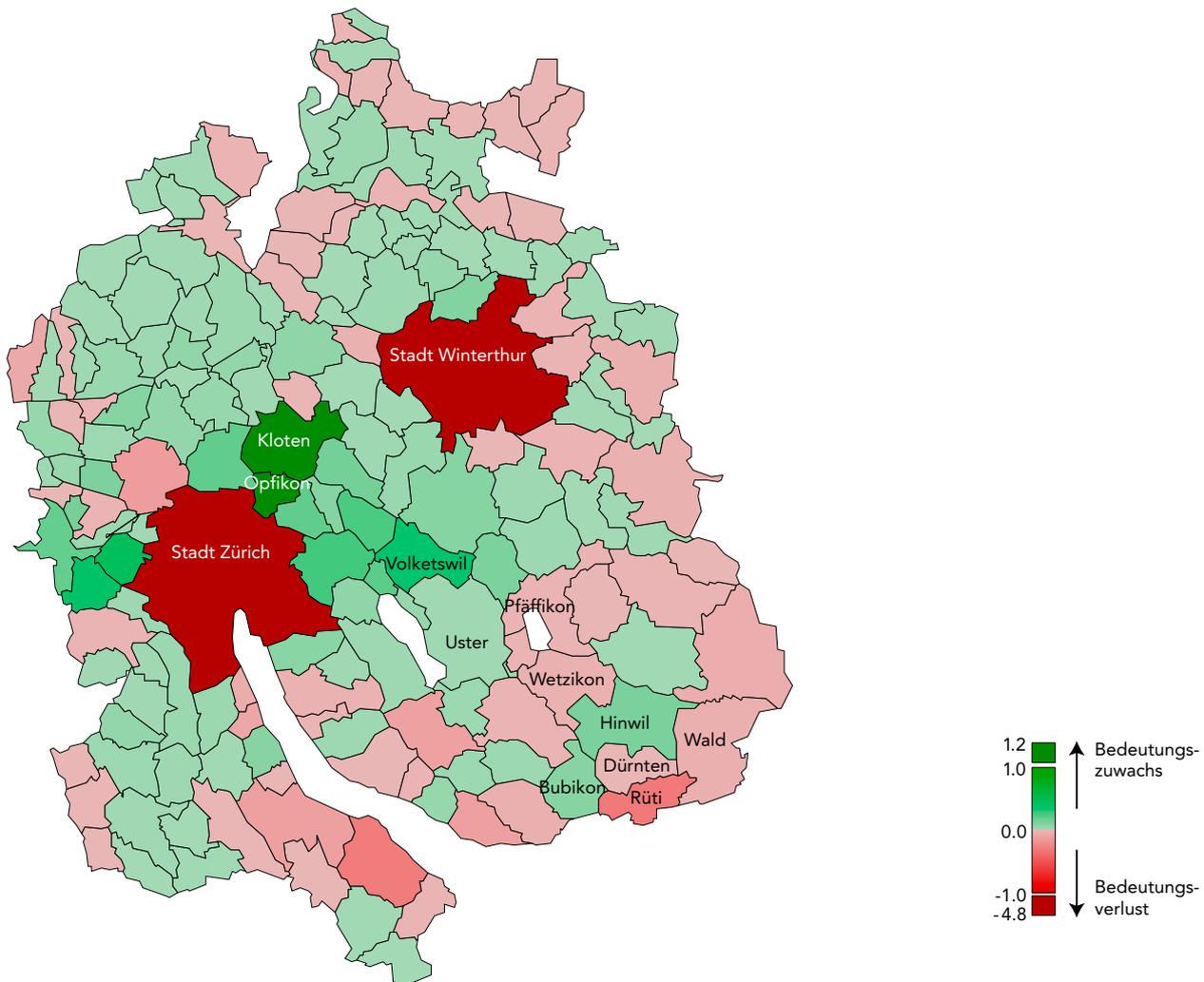


2 Struktur der Beschäftigung⁵ nach Sektoren in der S5-Stadt und der Schweiz, 2008, in Prozent. Quelle: Bundesamt für Statistik, Betriebszählung 2008.

⁵ 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



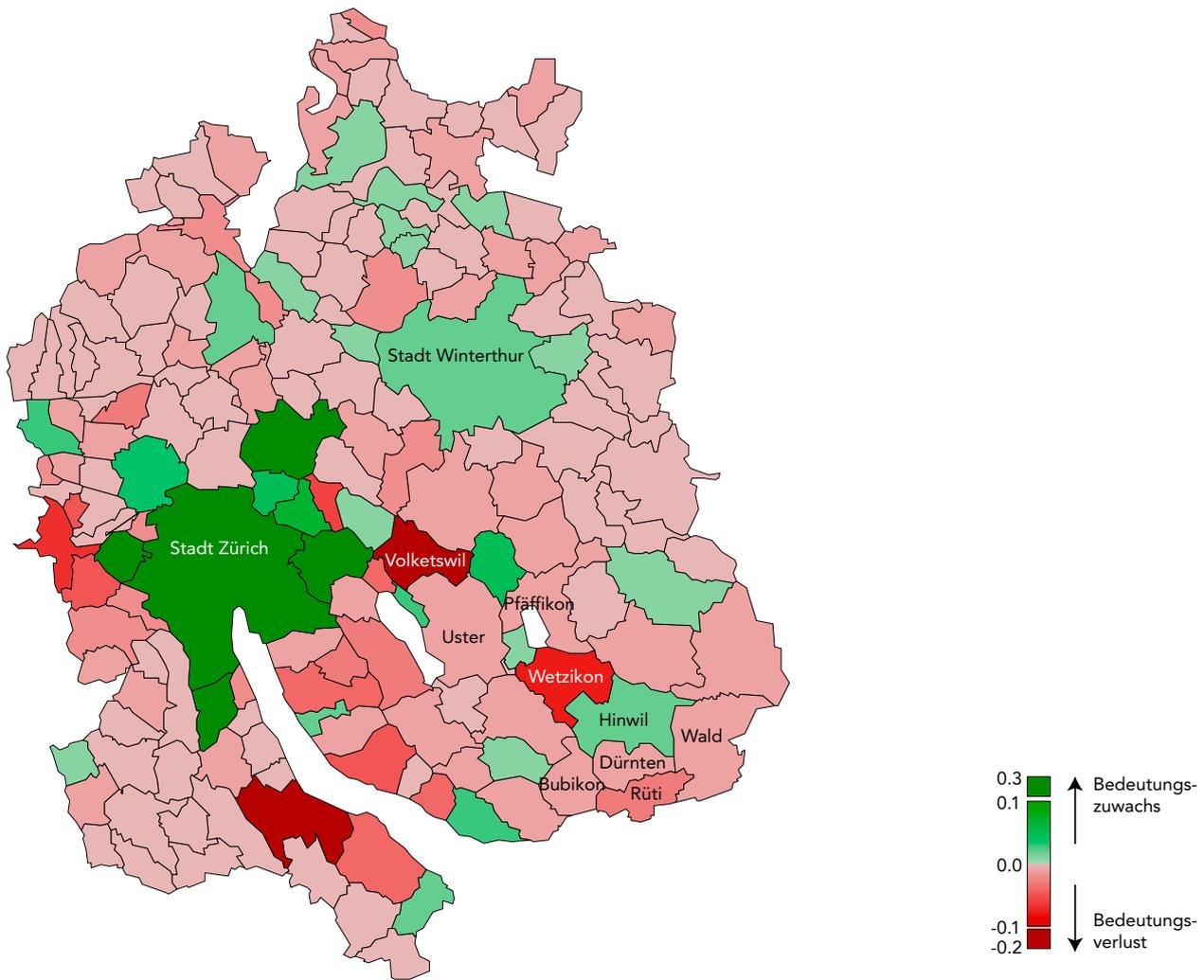
3 Geografische Verschiebung der Beschäftigung⁶ 1985 bis 2001, Kanton Zürich, in Prozentpunkten.⁷ Quelle: Bundesamt für Statistik, Betriebszählungen.

⁶ Vollzeitäquivalente des 2. und 3. Sektors.

⁷ 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 Beschäftigung⁸ 2005 bis 2008, Kanton Zürich, in Prozentpunkten.⁹ Quelle: Bundesamt für Statistik, Betriebszählungen.

⁸ Vollzeitäquivalente des 2. und 3. Sektors.

⁹ 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.

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

¹⁰ Bubikon wurde 1990 noch als ländliche Pendlergemeinde typisiert.

Tabella 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 Zürichseeseite. 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 Glarner 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).

- 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).

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, 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, 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.

Dieser Beitrag wurde im Rahmen des Projektes «S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum» publiziert. Er ist Teil des gleichnamigen E-Books (doi:10.3929/ethz-a-006164305), welches das ETH Wohnforum – ETH CASE, Zürich, im Jahr 2010 in Zusammenarbeit mit dem Verlag hier+jetzt, Baden, herausgegeben hat. Das E-Book erscheint auch innerhalb der E-Collection der ETH Zürich. Dieser Dokumentenserver bietet die Möglichkeit, Forschungsarbeiten zu veröffentlichen und so einem weltweiten Publikum kostenlos zugänglich zu machen.

Zwischen 2007 und 2009 haben sich elf Forschungsprojekte mit dem Phänomen Agglomeration befasst. Das interdisziplinäre Vorhaben wurde initiiert und geleitet vom ETH Wohnforum – ETH CASE, einer Forschungsstelle am Departement Architektur der ETH Zürich. Gemeinsame Forschungsregion war ein Teil des Zürcher Metropolitanraumes entlang der S-Bahn-Linie S5. Die vom Projekt «S5-Stadt» genannte Region umfasst den Lebensraum von rund 300 000 Menschen in 27 Gemeinden und 3 Kantonen. Fragen nach einer nachhaltigen Gesellschafts- und Siedlungsentwicklung bildeten die übergreifende Perspektive.

Im Verlauf des Jahres 2010 schlugen die Forscherinnen die Brücke zur Praxis und führten den Dialog mit der Bevölkerung und Entscheidungsträgern in der untersuchten Region weiter. Dies geschah durch ein reiches Veranstaltungsprogramm, durch die Veröffentlichung dieses E-Books mit den Forschungsberichten sowie ein im Frühling 2011 erscheinendes Buch, das die breite Bevölkerung ansprechen möchte.

Projekt www.s5-stadt.ch
Leitung www.wohnforum.arch.ethz.ch
E-Collection www.e-collection.ethbib.ethz.ch
Verlag www.hierundjetzt.ch

doi:10.3929/ethz-a-006164305 (ganzes E-Book)

doi:10.3929/ethz-a-006164507 (dieser Artikel)