

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.

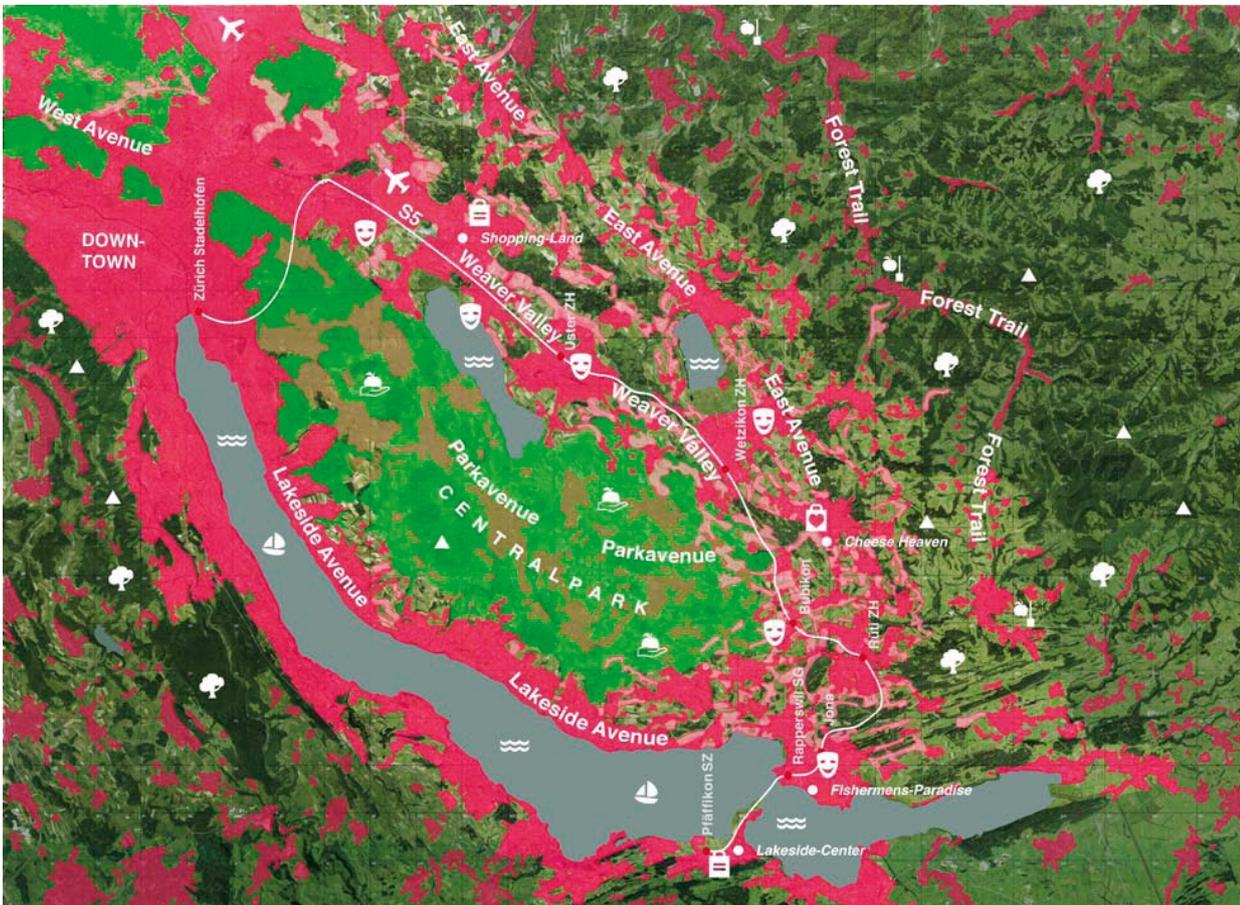
Mit diesem ersten Kapitel möchten wir die Forschungsergebnisse als Interpretation der Realität ganz explizit in den Dienst von Zukunftsvorstellungen stellen, die bei der Konzeption des Gesamtprojekts Pate gestanden haben: Der ursprüngliche Arbeitstitel des Forschungs- und Transferprojekts «Stand der 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 Bbauungsdruck 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) 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 unnutzungsneutral 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:

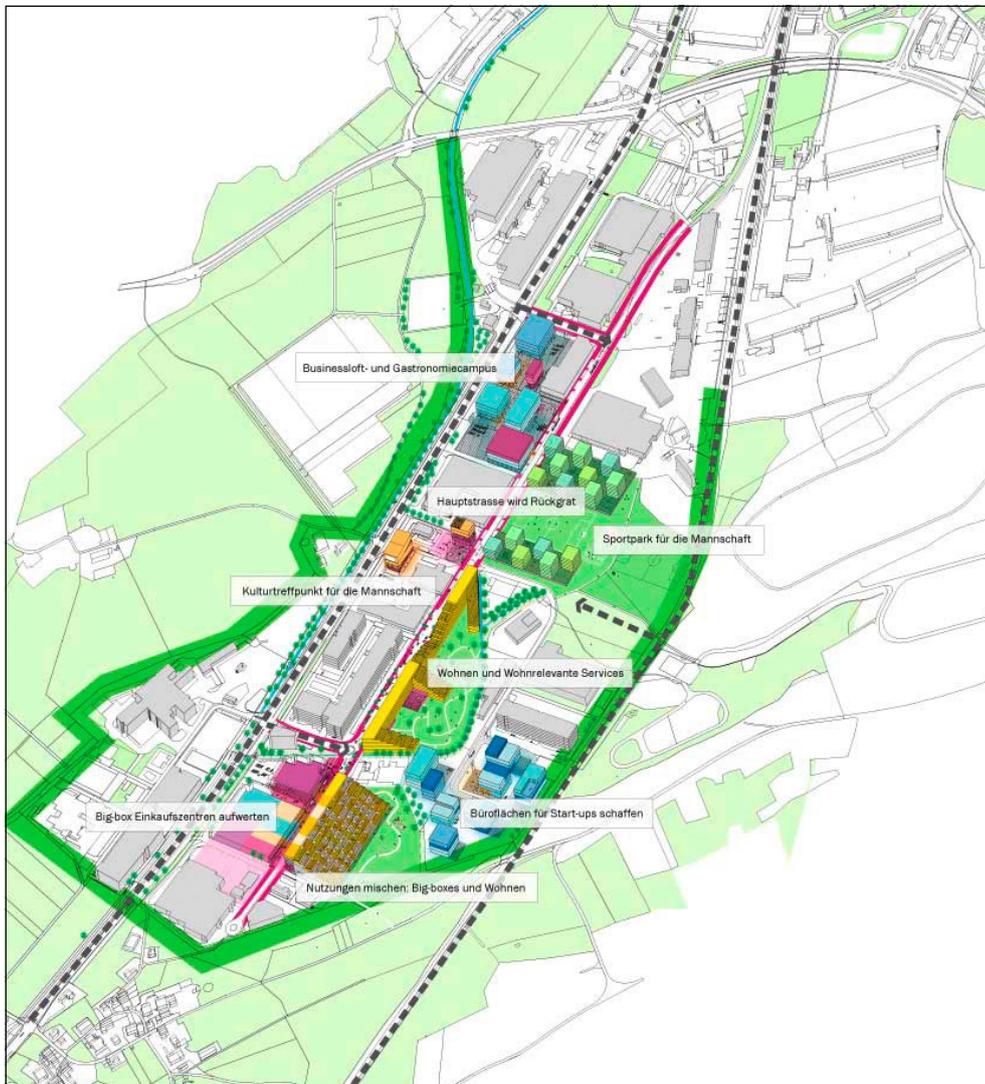
- eine restriktivere Bewilligungspraxis der Kantone
- die kantonale Festlegung von Zonen für publikumsintensive Nutzungen
- finanzielle Anreize für Kooperationen oder Gemeindefusionen
- die Einführung handelbarer Flächenzertifikate mit entsprechenden Begleitmassnahmen
- die regionale Zusammenarbeit mit 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 Wässerli, 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 Kleinmasstäblichkeit 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.

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-006164402 (dieser Artikel)