

Die S5-Stadt – Annäherungen in Raum und Zeit

MARTIN SCHULER

Verantwortliche Institution

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

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

Auteur

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

Cartographe

BENOÎT LE BOCEY, Microgis SA. St-Sulpice VD

Abstract

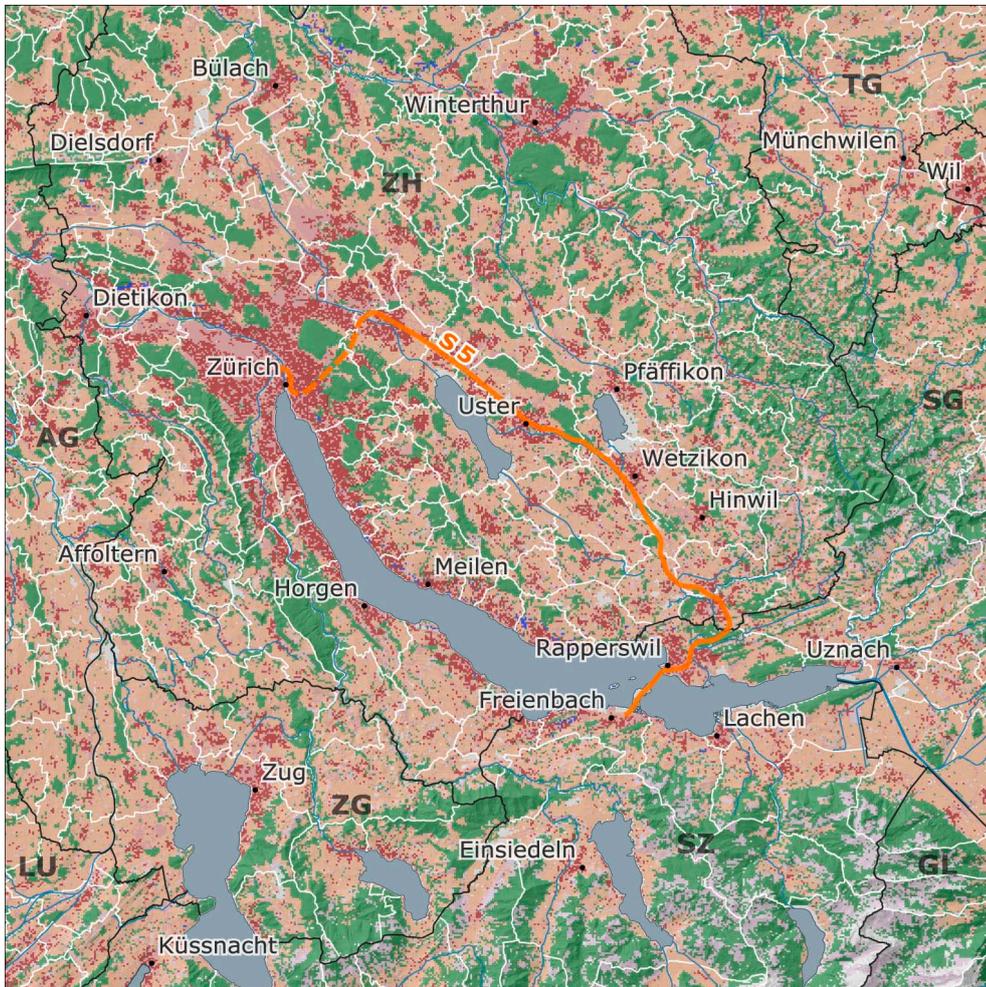
Das Projektteam hat den Begriff der S5-Stadt geprägt und damit ein Element der Verkehrsinfrastruktur als prägend für den Raum erachtet. Hingegen hat es sich nicht bemüht, die S5-Stadt räumlich abzugrenzen – ein solcher Versuch wurde bewusst ausgeschlossen, um das untersuchte Gebiet offen und gestaltbar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

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

Der Perimeter der S5-Stadt – ein offenes Gebiet

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

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



1 Topographie, Landnutzung und Referenzpunkte.



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

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

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

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

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

Perimeter institutioneller Einheiten

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

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



2 Perimeter institutioneller Einheiten.

Schwarze Grenzen:
Kantone

Weisse Grenzen und Flächenfarben:
Raumplanungsregionen

Brauner Perimeter:
KEZO-Gebiet (Kehrichtverbrennungsanstalt)

Blauer Perimeter:
VZO (Verkehrsverbund Zürichsee und Oberland)

Weinroter Perimeter:
Agglomeration Obersee

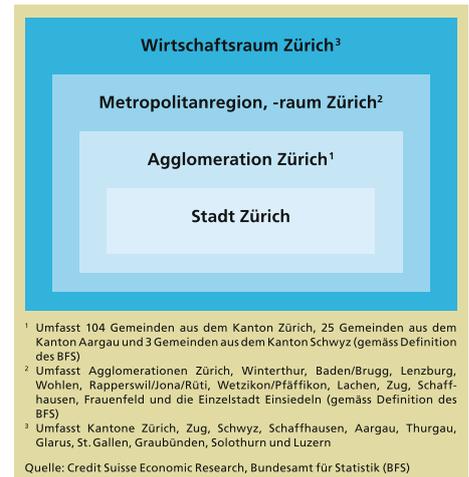
Orange Linie:
S5-Bahn im Abschnitt Zürich Hauptbahnhof – Pfäffikon SZ

Die überregionale Standortmarketingorganisation Greater Zurich Area AG (GZA) ist Ausdruck dieses Zusammenwachsens der Räume über die Kantons Grenzen hinaus. Sie vermarktet nicht nur die Kernstadt, sondern acht der insgesamt elf dem funktionalen Wirtschaftsraum zugehörigen Kantone (AG, GL, GR, SH, SO, SZ, ZG, ZH) sowie die beiden Städte Zürich und Winterthur. Hauptziele der Organisation sind die Bekanntmachung des Wirtschaftsraums Greater Zurich Area im Ausland sowie die Akquisition und Ansiedlung von ausländischen Unternehmen.

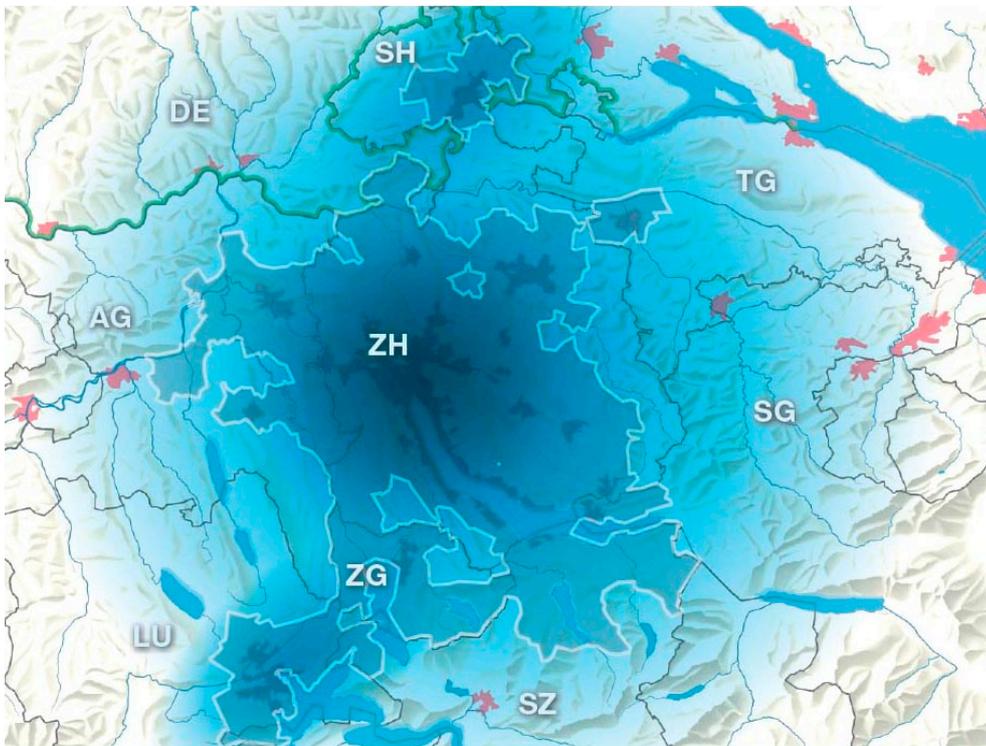
Innerhalb des Wirtschaftsraums hat sich um das Zentrum Zürich herum der sogenannte Metropolitanraum Zürich gebildet. Am 3. Juli 2009 wurde der Verein Metropolitanraum Zürich ins Leben gerufen. Ihm gehören derzeit 8 Kantone sowie 110 Städte und Gemeinden an. Der Verein verbessert die politische Zusammenarbeit zwischen den Kantonen, Städten und Gemeinden und lanciert konkrete Projekte in den vier Handlungsfeldern Lebensraum, Verkehr, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Projekte sollen dazu beitragen, die Lebensqualität im Metropolitanraum zu sichern und seine internationale Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.



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



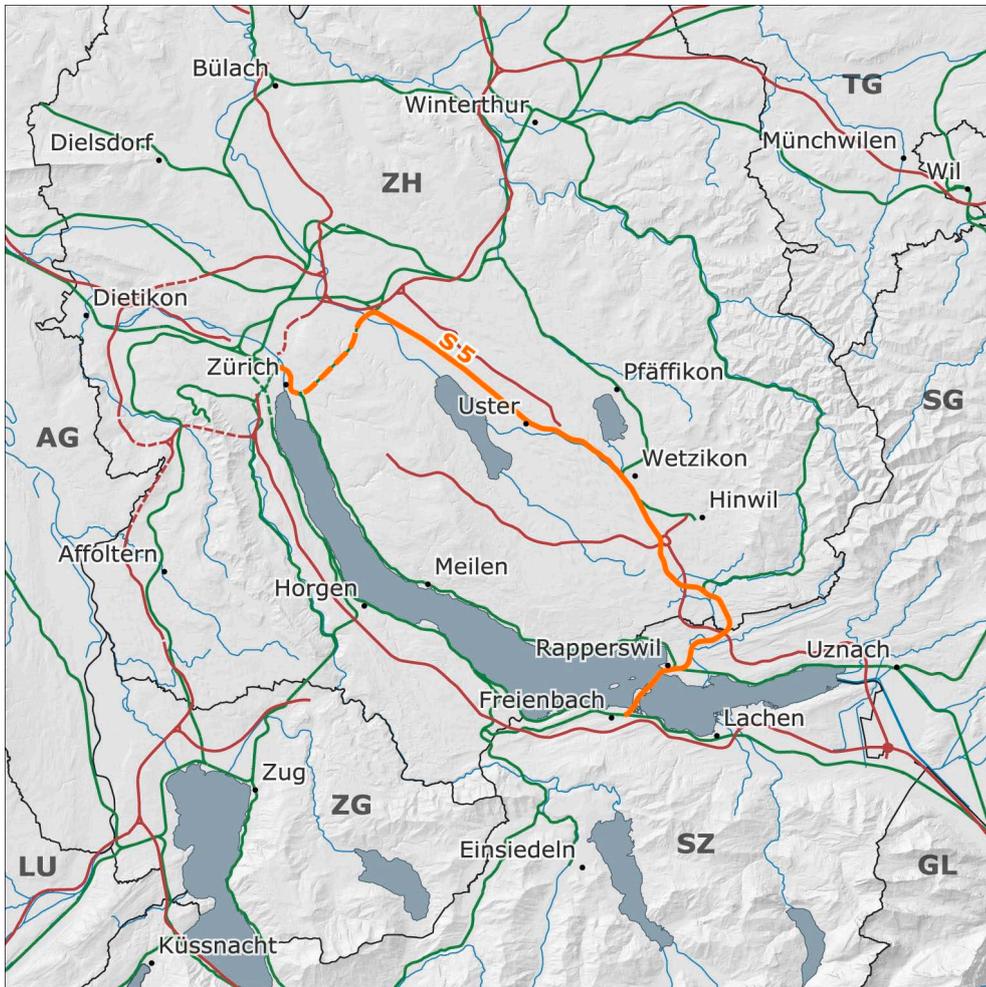
4 Räumliche Abgrenzung des Wirtschaftsraums Zürich.



Metropolitanraum Zürich:

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

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



6 Die Verkehrsnetze und ihre Entwicklung.

Die Verkehrsnetze und ihre Entwicklung

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

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

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

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

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

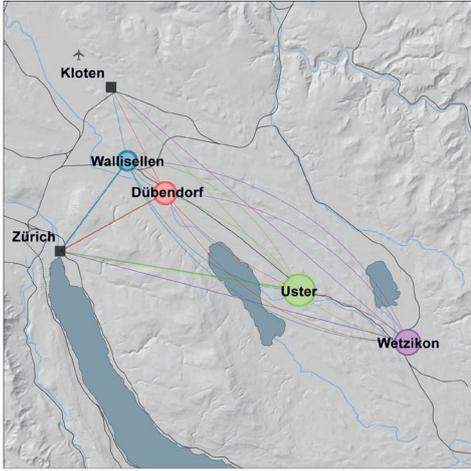
Das Gebiet der S5-Stadt ist zwar gut erschlossen, weist aber wegen der Lücke nur einen beschränkten interregionalen Durchgangsverkehr auf.

Die Pendlerwanderung – eine Mobilitätsgeschichte mit Bruch

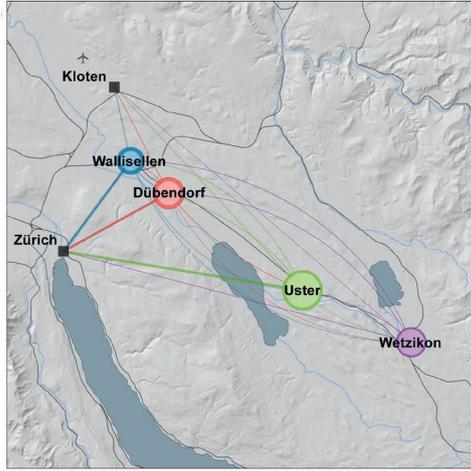
Das Arbeitspendeln wird von den eidgenössischen Volkszählungen seit 1910 erfasst, seit 1970 mit Angabe der Verkehrsmittelwahl. Allerdings sind die früheren Daten nur für grössere Ortschaften überliefert. Sechs kleine Karten bilden für die Jahre 1950 bis 2000 die Anzahl der Aktiven der Gemeinden Wallisellen,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

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

Pendler 1950

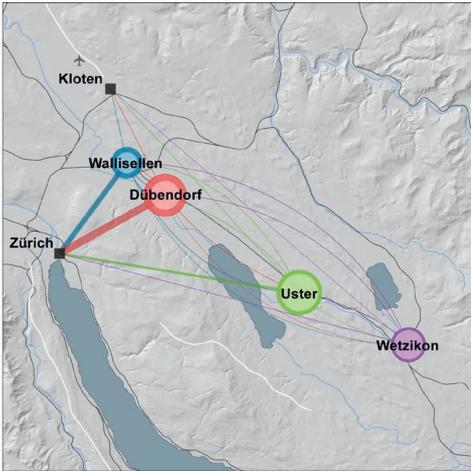


Pendler 1960

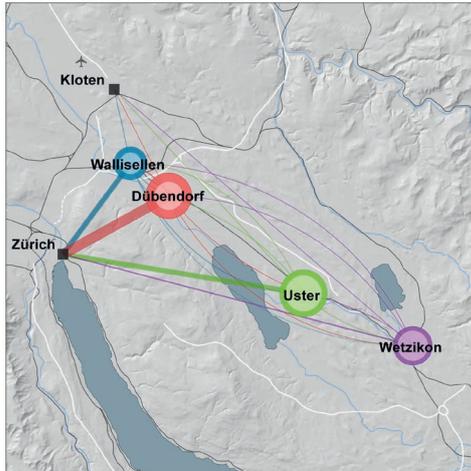


7 Die Pendlerwanderung – eine Mobilitätsgeschichte mit Bruch.

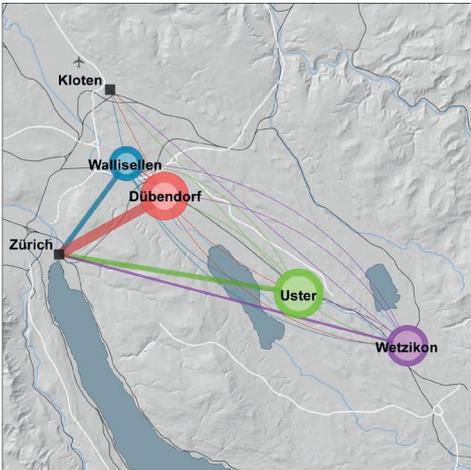
Pendler 1970



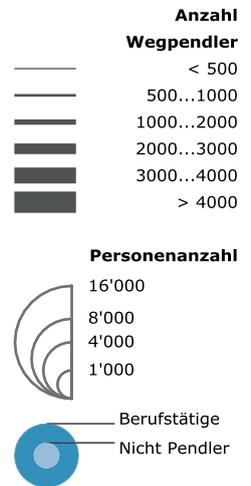
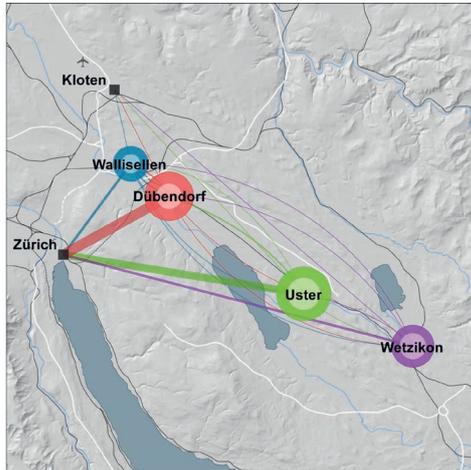
Pendler 1980



Pendler 1990



Pendler 2000



Die langzeitliche Bevölkerungsentwicklung

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

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

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

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

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

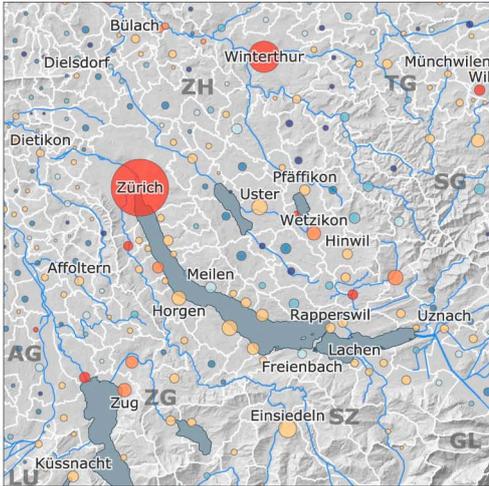
sigjährige Periode betrachtet, sticht das ausserordentliche Wachstum im Limmat- und im Glatttal hervor: Im Bezirk Uster verdreifacht sich die Bevölkerungszahl; im Bezirk Pfäffikon verdoppelt sie sich beinahe, und die Einwohnerzahl des Bezirks Hinwil wächst ebenfalls um zwei Drittel.

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

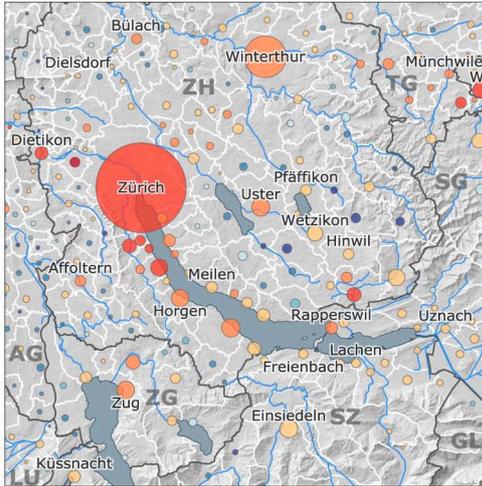
1970–2000: Schrumpfen der Zentren und Periurbanisation: 1962 hat die Stadt Zürich ihren historischen Bevölkerungshöhepunkt mit 441 000 Personen erlebt; der darauf folgende Rückgang dauerte beinahe 40 Jahre, um mit 333 000 Einwohnern 1999 den Tiefpunkt zu erreichen. Heute sind es wieder 365 000 Einwohner.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

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

1850–1880

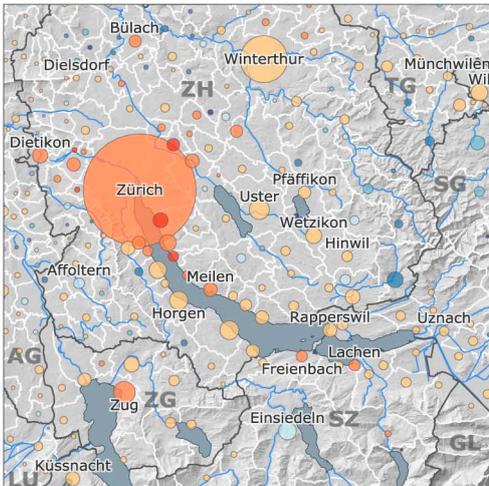


1880–1910

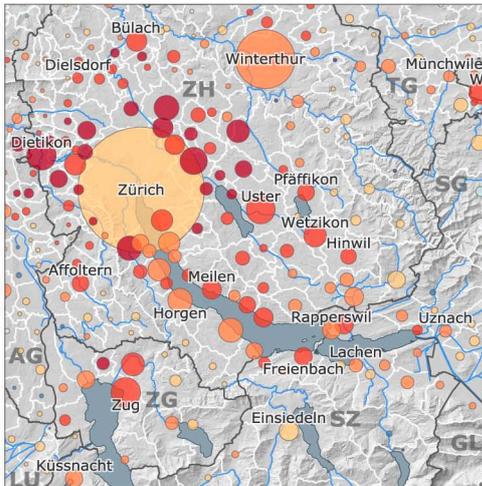


8 Die langzeitliche Bevölkerungsentwicklung.

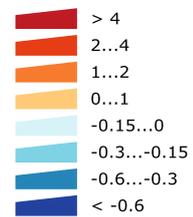
1910–1941



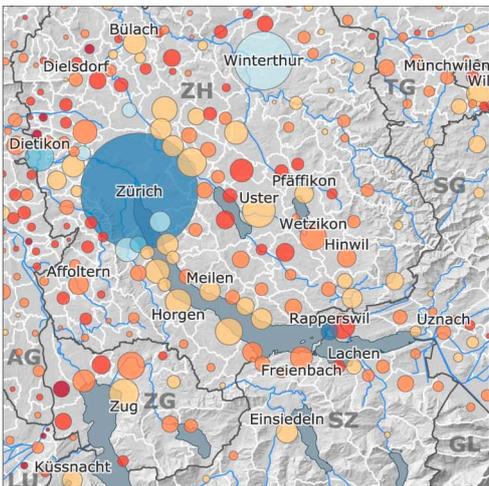
1941–1970



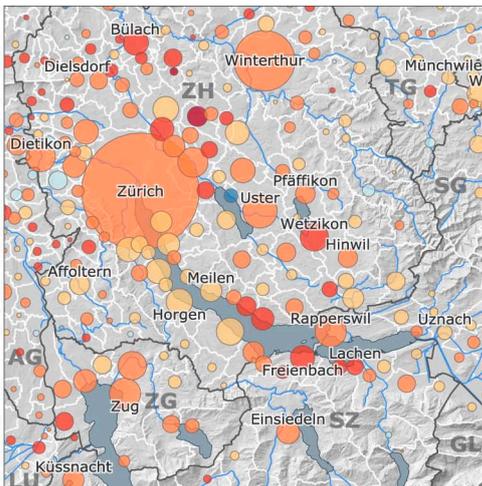
Mittlere jährliche Bevölkerungsentwicklung
Jahr A – Jahr B (%)



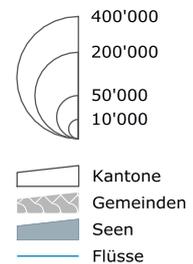
1970–2000



2000–2008



Bevölkerung
Jahr B



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

Die Entwicklung der Arbeitsplätze

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

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

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

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

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

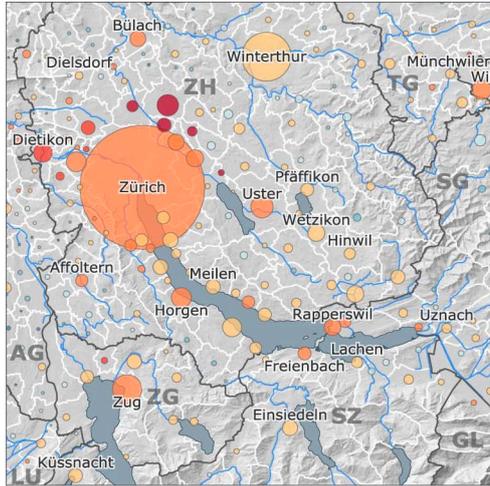
(bis 1972, nach 1985). Doch hält sich der Raum Zürich im internationalen und im nationalen Vergleich ausgezeichnet. Dominant auf dem Kartenbild erscheint das Arbeitsplatzwachstum entlang der grossen Verkehrsachsen. Es handelt sich um die Effekte der Auslagerung von Betrieben mit grossem Platzbedarf,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

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

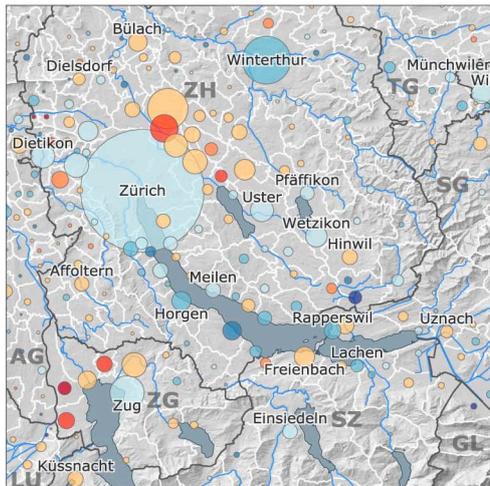
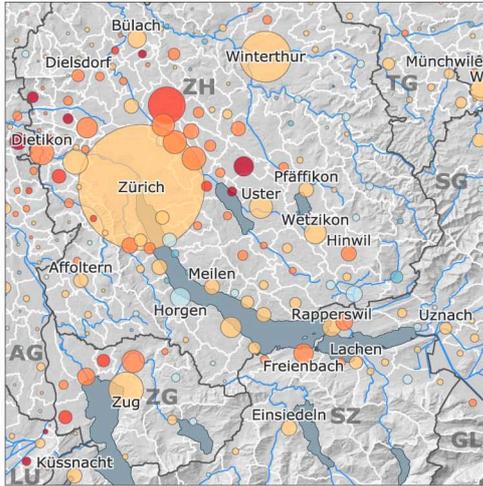
1991–2001: Industrieller Einbruch, doch Verstärken der Glatttalstadt: Der Wirtschaftseinbruch 1991–1995 ist von ähnlicher Stärke wie derjenige nach 1973. Besonders die Zentren (Uster, Wetzikon, Rüti, Rapperswil-Jona, Freienbach SZ) verlieren zahlreiche Arbeitsplätze (im Mittel der vier Jahre über 10%).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

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

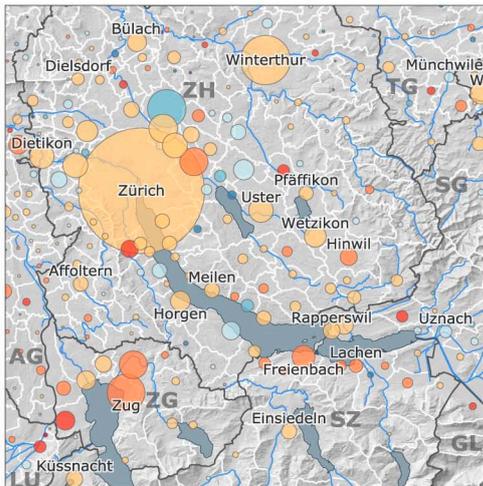
1939–1965



1965–1991



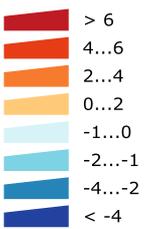
2001–2008



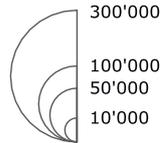
9 Die Entwicklung der Arbeitsplätze.

1991–2001

Mittlere jährliche
Arbeitsplatzentwicklung
Jahr A – Jahr B (%)



Vollzeitäquivalente
Jahr B



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

Industrialisierung und Deindustrialisierung der S5-Stadt

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

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

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

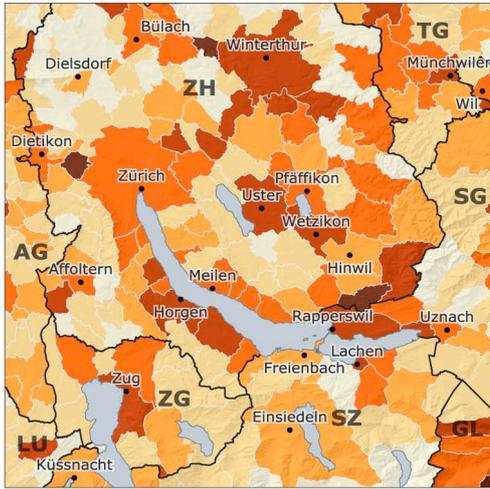
1965: Die Stadt Zürich hat sich weiter tertiarisiert, und deren Beschäftigte pendeln vermehrt von aussen zu. Die Wirtschaft der Vorortsgebiete hat sich zunehmend industriell spezialisiert, besonders ausgeprägt am linken und am rechten Seeufer, auf der Achse Zürich–Winterthur und im Oberland (etwa Pfäffikon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

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

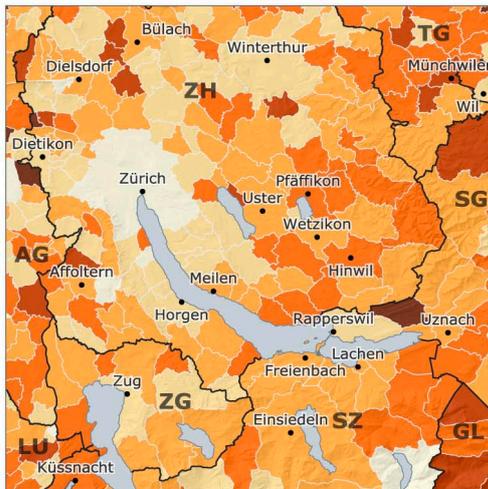
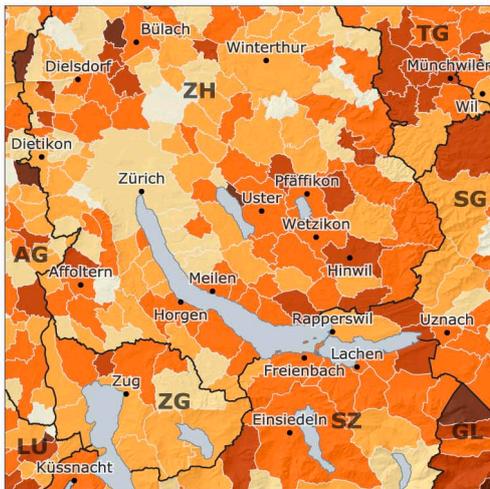
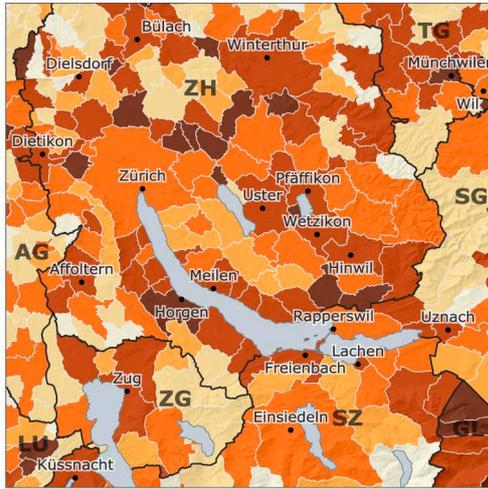
2008: Entlang aller Achsen rund um Zürich hat sich ein Gradient herausgebildet, der mit zunehmender Stadtferne einen höheren Industrialisierungsgrad anzeigt. Die S5-Stadt bleibt dabei vergleichsweise hoch industrialisiert. Allerdings finden sich die höchsten Anteile Industriebeschäftigter heute in kleineren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

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

1939



1965

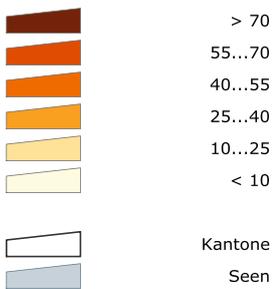


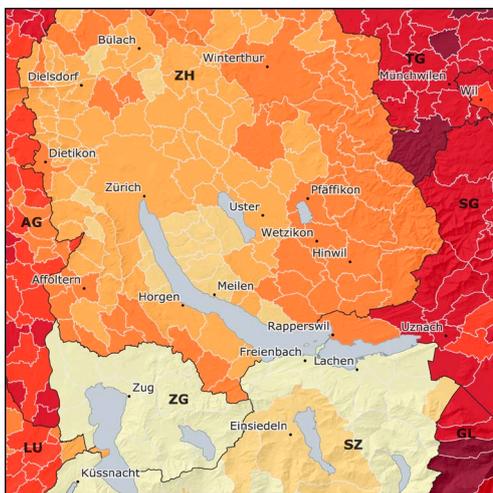
10 Industrialisierung und Deindustrialisierung der S5-Stadt.

1991

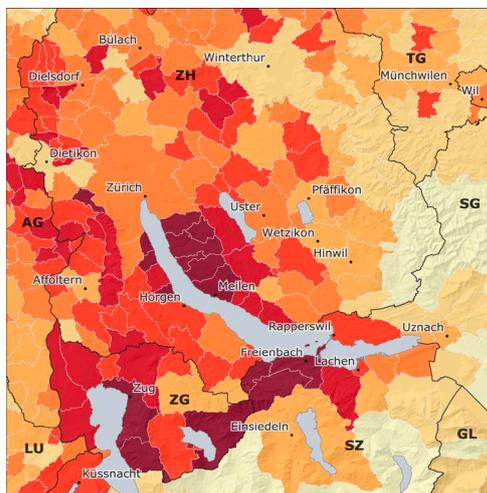
2008

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

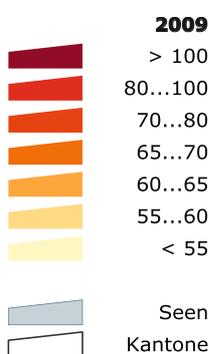
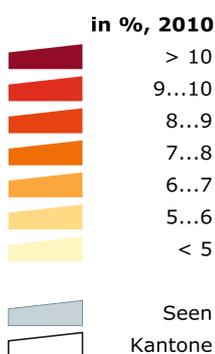




11 Total Steuerbelastung (Bund, Kanton, Gemeinde, Kirchgemeinde) für eine Familie mit 2 Kindern und einem Jahreseinkommen von 100000 Franken.



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



Einkommen und Steuerfüsse

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

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

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

Fazit

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

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

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

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

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

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

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-006164362 (dieser Artikel)