

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 9 (1996)
Heft: 10

Artikel: Ist Zürich eine Metropole?
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120441>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Illustration: Adrian Többer

Ist Zürich eine Metropole?

Dieser Text ist die überarbeitete Fassung der Einführungsworte zur Eröffnung der Ausstellung «Learning from Eurogate» am 21. Juni 1996 im Architektur Forum Zürich (vgl. HP 5/96).

Früher hiess das Projekt HB Südwest und nun Eurogate. Der neue Name ist bezeichnend. Es handelt sich um das schweizerische Anschlussbauwerk an Europa. Eurogate ist ein Versuch, den zentralsten Ort in der Schweiz zu einer europäischen Zentrale zu machen. Denn zwischen Bahnhof Südwest und Eurogate steht ein Zeitsprung, den wir mit schweizerischer Verspätung zur Kenntnis nehmen. Die Stichwörter sind: Mauerschwind und Blockzerfall. Plötzlich haben wir im bisher privilegierten Zürich ein neues, unangenehmes Wort gelernt. Städtekonkurrenz heisst es. Nicht mehr die freundschaftliche, Zürich gegen den Rest der Schweiz, sondern die europäische, Zürich verglichen mit Lyon, Stuttgart, Frankfurt, München und Mailand. Und damit ist eine neue Angst aufgetaucht, die Angst, ins Abseits zu geraten. Der sozialdemokratische Stadtpräsident fährt in froher Eintracht mit den wichtigsten Immobilienleuten (sind sie keine Spekulanten mehr?) nach Cannes, um an einer internationalen Messe eigenhändig den Standort Zürich zu verkaufen. Das ist nicht einmal zu allerfreisinnigsten Zeiten passiert. Weil es bisher noch nie nötig war.

Das neue Zauberwort heisst Metropole, genauer, europäische Metropole. Es ist eine Beschwörungsformel, kein klarer Begriff. Doch es gilt, ohne dass dies je bewiesen worden wäre, der Grundsatz, nur wer eine Metropole hat, ist international konkurrenzfähig. Und stillschweigend ist bereits abgemacht, nur in Zürich ist die schweizerische Metropole möglich. Was die Schweiz vor dem Abseits retten wird, muss in Zürich geschehen.

Doch was ist eigentlich eine europäische Metropole? Angeregt von der Stadtdefinition des kürzlich verstorbenen Städtebaugeschichtlers Paul Hofer, schlage ich eine Definition vor. Diese Überlegungen wollen die Definition der Metropole nicht endgültig festschreiben. Es genügt mir, wenn ich damit die einfache Frage beantworten kann: Ist Zürich eine Metropole?

Hofer ging von «sechs Qualitätskonnexen» aus, aus «deren Überschneidung das Bild einer vollwertigen Stadt entsteht». Frei übertragen sieht das für die Metropolendefinition so aus:

Bild 1: R steht für Regierung. Gemeint ist die Metropole als politische Machtzentrale. Hier haben Regierung, Parlament, Verwaltung, die Lobbies ihren Sitz (aktuelles Beispiel: ungefähr das, was nach Berlin zügeln soll). In Monarchien die Residenzstadt.

V bedeutet Verkehr und Infrastruktur. Also Eisenbahnknotenpunkt, Flughafen, Autobahnerschlies-

sung und Seehafen. Aber auch S-Bahn, Hochschulen, Universitätskliniken etc.

H heisst Handel und Austausch. Die Metropole ist der Markt, die Messe und der Ort des Gütertauschs auch nicht materieller Art.

P meint Produktion. Die Metropole ist Ort der Güterherstellung, ist Schwerpunkt der Industrie, aber auch aller sonstigen produzierenden Firmen.

F kürzt Finanzplatz ab. Die Börsenumsätze haben ihre deutliche Sprache. Dazu gehören selbstverständlich auch Banken, Versicherungen, Vermögensverwaltung, kurz, das Geld wird in den Metropolen verwaltet und beherrscht.

K schliesslich ist Abkürzung für die kulturelle Akkumulation. Sie gründet sich auf die Geschichte, aber muss täglich weitergeführt werden, um Wachstum und nicht bloss Erbe zu sein. Anders herum: In der Metropole ist das kulturelle Leben lebendig und vielfältig.

*

Ein Anteil dieser Qualitäten findet sich in den meisten europäischen Städten, und doch ist nicht jede eine Metropole. Dazu braucht es mehr: Mindestens vier der sechs Qualitäten müssen europäisches Gewicht aufweisen. Das lässt sich in unserer Darstellung ganz einfach durch die Grösse der Knotenpunkte darstellen. Wir unterscheiden drei Stufen: europäisches, nationales und regionales Ge-

wicht und stellen das durch drei verschieden grosse Kreise dar.

Eine solche Betrachtung erspart uns die Frage, wie die Metropole abzugrenzen sei. Im konkreten Fall, wie gross ist Zürich? Gehört nur Zug dazu, Schaffhausen aber nicht? Schweizerische Bauchnabelschau! Zürich ist gross genug, dass seine Qualitäten europäisches Gewicht erreichen oder eben nicht. Dass wir hier immer vom Wirtschaftsraum Zürich und nie von der politischen Gemeinde oder dem Kanton ausgehen, ist selbstverständlich.

Versuchen wir die Probe aufs Exempel. London oder Paris als unbestrittene Metropolen erfüllen alle Bedingungen ohne Einwand. Alle geforderten Qualitäten sind in europäischem Gewicht vorhanden. Wichtig wären auch deren gegenseitige Abhängigkeiten und Beeinflussungen der Qualitäten untereinander, auf die ich aber hier nicht eingehe.

*

Im letzten Frühling lebte ich drei Monate in Berlin, wo Metropole auch eine gerne gebrauchte Zauberformel ist. Derzeit ist Berlin sicher keine Metropole. Die Produktion und der Finanzplatz sind abgewandert, die Verkehrsdrehscheibe stockt (noch?), der Regierungsumzug verspätet sich, der Handel bleibt regional, einzig die kulturelle Akkumulation funktioniert. Das Ergebnis heisst Tourismus.

Bild 2: Und Zürich schliesslich? Die Regierung ist regional und wird es bleiben. Beim Verkehr und der Infrastruktur geben der Flughafen und die S-Bahn den Ausschlag, damit wird europäische Bedeutung erreicht. Allerdings sind hier Defizite auszugleichen, wenn das so bleiben soll. Als Handelsplatz ist Zürich sicher von nationaler, aber nicht echt europäischer Bedeutung. Welche Messe bewiese das Gegenteil? Der Produktionsstandort Zürich krebst zurück und ist sicher nicht von europäischem Gewicht. Dieses aber erreicht der Finanzplatz. Bei der kulturellen Akkumulation stockt der Berichterstatter, da ihm der Lokalpatriotismus in die Quere kommt. Europäisches Gewicht? Eben doch nicht. Das Ergebnis ist ernüchternd. Nur zwei von sechs Qualitäten haben europäisches Niveau. Zürich ist keine europäische Metropole. Einzig als Finanzplatz und als Verkehrsdrehscheibe hat Zürich europäisches Gewicht. Aber das haben wir eigentlich immer schon gewusst.

Bild 3: Braucht die Schweiz eine Metropole? Eigentlich müssten die Metropoliten die Schweizer zuerst einmal überzeugen, dass ihre Grundannahme richtig ist: Wer keine Metropole hat, wird zweitrangig. Diese Behauptung ist die Fortsetzung der bisherigen Politik unter veränderten Bedingungen, genauer: Der Finanzplatz will weiter wachsen. Der damit erreichte Wohlstand ist zu mehren oder wenigstens zu wahren. Die Metropole erweist sich als ein Herrschaftsinstrument. Zürich und damit die Schweiz will weiterhin im Club der Reichen einen Vorstandssitz. Die Habenichtse haben darin nichts zu suchen (vgl. «Das Metropolenprogramm» in HP 10/93). Wie sehr das die Leute begriffen haben, zeigt sich zum Beispiel in der Zweidrittelmehrheit für den Ausbau des Flughafens Zürich-Kloten vom Juni 1995. Damit ist der Weg frei, bis zum Jahr 2006 rund 2,1 Milliarden Franken in den Flughafen zu investieren. Die Leute sind überzeugt, dass sie für ihre wirtschaftliche Zukunft gestimmt haben.

*

Wenn wir (wir: die erklärten Metropoliten und die Bewohner dieses Landes, die Lebensqualität mit Reichsein gleichsetzen) eine Metropole wollen, so müssen wir sie zuerst noch bauen. Das heisst ganz konkret zuerst die Defizite im Verkehr beseitigen. Die Neat von Norden nach Süden muss über Zürich geführt, die Bahn 2000 verwirklicht werden. Zürich muss ans europäische Netz der Hochgeschwindigkeitsbahnen angeschlossen werden. Die Bahnverbindungen von Zürich nach München müssen ausgebaut werden. Den Fahrplan für den Ausbau des Flughafens gilt es einzuhalten. Durch die Aufhebung des Militärflugplatzes Dübendorf wird dieser für den Privatflugverkehr frei und damit Kloten entlastet. Die N4 durchs Säuliamt muss gebaut werden, ebenso die Südumfahrung der Stadt Zürich mit Üetlibergtunnel und Sihltiefstrasse als Anschluss an den Milchbuckeltunnel. Selbst die Option eines Seetunnels muss offen bleiben. Eine europäische Metropole wird Zürich erst, wenn zwei weitere Qualitäten zu europäischem Gewicht ausgebaut werden. Regierungszentrum und Produktionsstandort kommen nicht in Frage. Es bleiben der Handelsplatz und die kulturelle Akkumulation. Das bedeutet Geld für den Ausbau des Handels- und Messeplatzes, Eurogate ist ein Teil davon, und Geld für mehr Kultur.

Doch bevor Zürich zur Metropole umgebaut wird, müssen die Metropoliten die übrige Schweiz von ihrem Grundsatz «Was für Zürich gut ist, ist gut für die Schweiz» überzeugen. Dazu drei Stichworte: Finanzplatz, Dienstleistungszentrum, Bildungsstandort, die Tertialisierung der Schweiz eben. Die eidgenössische Arbeitsteilung muss geändert werden, was sie ja tut, ohne dass das irgendwo beschlossen worden wäre. Der Trend arbeitet für Zürich (ein Stichwort: Swissair in Genf zum Beispiel). Das kostet einen politischen Preis. Es wird nicht länger möglich sein, allen alles zu versprechen. Vorbei ist der föderalistische Glaube, dass jeder Flecken Schweiz vor der Wirtschaft gleich sein müsse. Zu Ende die Praxis, dass, wo dies nicht der Fall ist, das Gefälle mit Subventionen auszugleichen sei. Anders herum: Wer die Metropole will, der setzt neue Prioritäten. Die föderalistische Giesskanne wird durch den gebündelten Metropolenstrahl ersetzt. Nur noch dort investieren, wo's rentiert, sagen dem die Metropoliten, und sie sind überzeugt: Nur wenn Zürich reich ist, sind alle Schweizer reich und können sich den Föderalismus überhaupt noch leisten. Etwas Gutes hat die Metropolendiskussion in jedem Fall, sie stellt die zeitgemässe Föderalismusfrage.

*

Es gilt aber auch die Folgen einer solchen Politik zu bedenken. Welche sozialen und ökologischen Schäden halten wir für (noch) tragbar. Denn dass es auch Verlierer geben muss, ist offensichtlich. Die Metropole bauen heisst weiterhin eine Politik des Mehr betreiben: mehr Verkehr, mehr Energieverbrauch, mehr Umweltbelastung als Preis für mehr Wohlstand. Wenn wir (wir: die Föderalisten alten Schlags und die Bewohner unseres Landes, die Lebensqualität und Reichsein auseinander halten wollen) keine Metropole brauchen und wollen, so müssten wir Abschied nehmen vom Geschwätz von der Weltstadt Zürich. Uns fehlt die Kraft, der Wille und die Lust, um in der ersten europäischen Liga mitzuspielen. Wir nehmen auch Abstriche hin, an Bedeutung, Geld und Macht. Wir sind kein Sonderfall mehr und anerkennen uns selbst als gewöhnlichen Staat mit einer gewöhnlichen wirtschaftlichen Hauptstadt, die eine Verkehrsdrehscheibe und ein Finanzplatz von europäischem Gewicht ist. Es gibt ein Leben ohne Metropole. Ich denke mir, ein angenehmes dazu. Benedikt Loderer