Die Ansiedlung neuer Industrien

Autor(en): **Keller, Theo**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **19 (1962)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783254

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Mai/Juni 19. Jahrgang Nr. 3

Plan

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung • Revue suisse d'urbanisme • Fachorgan für kommunale Bau- und Planungsfragen

Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung · Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Gewässerschutz · Offizielles Organ der Föderation Europäischer Gewässerschutz (FEG) Erscheint 6mal jährlich

Landesplanung

Redaktioneller Teil der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung

Redaktion: Prof. Dr. E. Winkler, Institut f. Landesplanung an d. ETH, Zürich 6, Tel. (051) 32 73 30
Redaktions-Sekretariat: Dr. H. E. Vogel, Kürbergstrasse 19, Zürich 49, Tel. (051) 56 88 78

Die Ansiedlung neuer Industrien*

Von Prof. Dr. Theo Keller, Handels-Hochschule, St. Gallen

Die Frage, ob und wie in einem Kanton, einem Bezirk oder einer Gemeinde Industriebetriebe angesiedelt bzw. zur Ansiedlung bewogen werden sollen, lässt sich keinesfalls nur nach regionalen Horizonten oder gar nur nach lokalen Gesichtspunkten entscheiden. Ihre Beantwortung verlangt vielmehr auch eine Würdigung der gesamtschweizerischen Verhältnisse, die für oder gegen eine weitere Industrialisierung und für oder wider bestimmte Industrien sprechen könnten. Erst von ihr aus dürfen Schlüsse in bezug auf die regionale und lokale Industrialisierungspolitik gezogen werden.

Aus dieser Ueberlegung ergibt sich der Aufbau dieser Ausführungen fast von selbst. Es soll *erstens* die Frage erörtert werden, ob es überhaupt im Gesamtinteresse unseres Landes liegt, dass die Industrialisierung weiterschreite und sogar behördlich gefördert werde. Alsdann soll *zweitens* zur Frage Stellung genommen werden, welche Industrien allenfalls in Hinsicht auf die volkswirtschaftlichen Gegebenheiten der Schweiz den Vorzug verdienen. Erst dann soll *drittens* der Versuch gemacht werden, die Besonderheiten der Region Nordostschweiz als Beispiel herauszuarbeiten, damit schliesslich *viertens* ein paar Schlussfolgerungen hinsichtlich einer rationellen Industriepolitik in Region und Gemeinde gezogen werden können.

I.

Soll die Industrialisierung in unserem Lande als Ganzem überhaupt weitergehen, und ist es richtig, dass sie nicht nur geduldet, sondern sogar behördlich gefördert wird? Man kann an die Beantwortung dieser ersten Frage von allen möglichen ausserwirtschaftlichen Gesichtspunkten aus herantreten. Mit vollem Recht kann darauf hingewiesen werden, dass die Schweiz bereits zu den höchstindustrialisierten Ländern der Welt zählt, dass von der Gesamtzahl der Beschäftigten rund die Hälfte auf Industrie und Handwerk entfällt und dass eine weitere grosse Zahl indirekt von der Industrie lebt.

Mit nicht weniger Recht kann man auf die Bedrohung vieler natürlicher Schönheiten unseres Landes hinweisen und sich als Naturfreund gegen eine Entwicklung stemmen, die den letzten Wasserlauf in Druckleitungen zu zwingen und das letzte Reservat bisher unberührter Landschaft mit Fabrikschloten zu bepflanzen droht. Niemand darf in einer solchen Haltung nur oberflächliche Gefühlsduselei sehen, in einer Zeit, da die operativen Eingriffe der Technik das Antlitz unserer Heimat schon so sehr umgestaltet und teilweise zweifellos verunstaltet haben.

Aber alles lebhafte Bedauern darüber kann nicht die Tatsache aus der Welt schaffen, dass die natürliche *Bevölkerungsbewegung* der Schweiz in den letzten Jahrzehnten neuerdings durch einen hohen Geburtenüberschuss und demzufolge durch eine beschleunigte Bevölkerungszunahme gekennzeichnet ist. Nachdem der Ueberschuss der Geburten über die Sterbefälle in den beiden Jahrzehnten von 1911 bis 1930 im Jahresdurchschnitt etwa 24 400 erreicht hatte und im Krisenjahrzehnt 1931 bis 1940 auf etwa 17 000 gesunken war, bewegte er sich in den letzten Jahren zwischen 42 000 und 43 000 und stieg 1961 auf 48 239.

Jeder in unser Volk hineingeborene Erdenbürger erheischt aber von allem Anfang an seine Futterkrippe und später seinen Arbeitsplatz. Beides hängt eng miteinander zusammen, denn um den einmal erreichten Lebensstandard trotz dem Volkszuwachs mindestens zu erhalten, bedarf es eines Jahr um Jahr erklecklich steigenden Sozialprodukts. Dafür wiederum ist, trotz der dank technischem Fortschritt erreichten und weiter erreichbaren Steigerung der Arbeitsproduktivität, längerfristig gesehen eine ständige Vermehrung der Arbeitsplätze erforderlich, auch wenn in Hinsicht auf die Arbeitsmarktlage im Moment eher das Gegenteil erwünscht zu sein scheint. Beides aber,

* Unveränderter Text eines Vortrages anlässlich des vom Schweizerischen Institut für Verwaltungskurse an der Handels-Hochschule St. Gallen in Verbindung mit den Baudepartementen der Kantone St. Gallen, Thurgau und beider Appenzell sowie der Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz veranstalteten Kurses über «Aktuelle Probleme der örtlichen und regionalen Bauplanung», 19. und 20. Februar in St. Gallen.

Brot und Arbeit, ist in unseren Verhältnissen in allererster Linie die Industrie zu vermitteln geeignet. Eine weitere Industrialisierung erscheint daher volkswirtschaftlich unerlässlich.

Sie wird es erst recht, wenn es darum geht, den erreichten Lebensstand nicht nur zu erhalten, sondern ihn weiter zu steigern. Das gilt heute weitherum in der Welt und nicht zuletzt auch in der Schweiz geradezu als kategorischer Imperativ zur dauernden Einhaltung einer hohen Wachstumsrate der Gesamtwirtschaft. Gelegentlich wird dieses Postulat vielleicht etwas übertrieben. Man kann gewiss mit dem Delegierten für Arbeitsbeschaffung, der unlängst von einem «Kult um die Wachstumsrate» schrieb, der Meinung sein, dass weder der Zuwachs an Autos, noch die steigende Zahl der Kühlschränke und Waschautomaten, noch das zweite eigene Heim (im Ferienhaus), für das immer deutlicher auch in unserem Lande der Werbefeldzug einsetzt, noch der dritte oder vierte Badeanzug das Wachstum an wirklichem Wert und wirklichem Glück der Menschen bestimmen. Man darf sogar die Meinung vertreten, dass das ganze Wachstumsgerede und -getue der Sowjetunion, soweit es überhaupt einen realen Hintergrund besitzt, durchaus nicht als Herausforderung des Westens empfunden zu werden braucht, wie man oft behaupten hört. Dessen Ueberlegenheit hängt nämlich keineswegs an den Produktionsziffern weder für Kühlschränke noch für Fernsehapparate oder Musikkonserven. Wenn wir nur mit solchen Waffen der wirklichen, nämlich der *kommunistischen*, Herausforderung zu begegnen gedenken, könnten wir schon jetzt kapitulieren.

Dennoch ist daran festzuhalten, dass auch für ein neutrales Land nicht wenig von der Erhaltung und vom Ausbau eines *kriegstüchtigen* und für eine Umstellung auf Kriegszeiten und Kriegswirtschaft geeigneten Produktionsapparates abhängt. Auch unter diesem Gesichtspunkt ist ein weiteres Wachstum unserer Industrie von Bedeutung. Darüber hinaus hat Fritz Hummler selbst einen weiteren Grund zugunsten fortschreitender Industrialisierung genannt und bejaht, wenn er sagt: «Wir wollen uns in keiner Weise von der Pflicht drücken, jenen Bevölkerungskreisen des eigenen Landes und Europas, die unbestrittenermassen noch in wirtschaftlich nicht befriedigenden Verhältnissen leben, durch tüchtige wirtschaftliche Leistung aller zu helfen [1].» So bleibt aus dem einen und aus dem zweiten Grund die Notwendigkeit weiterer Industrialisierung bestehen.

II.

In welchen Richtungen soll sie vor sich gehen? Das ist wohl die Frage, die am kürzesten beantwortet werden darf und im wesentlichen in der Form der Erinnerung an Bekanntes, sowohl bezüglich der allgemeinen Regeln der Standortorientierung als auch hinsichtlich des Sonderfalles Schweiz. Wenn ein Industrieunternehmer den Standort für seinen Betrieb ausschliesslich nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten auswählt, wird seine Wahl auf eine Stelle fallen, an der das Vielerlei der Kostenbestandteile minimale Gesamtkosten ergibt. Sind die Kostenelemente allein durch die natürlichen Gegebenheiten bestimmt und nicht durch wirtschaftspolitische Massnahmen künstlich beeinflusst, so wird ein derart gewählter Standort auch dem volkswirtschaftlich optimalen im allgemeinen nahekommen.

Noch immer sind es u. a. drei Kostenkomponenten, die im Industriebetrieb stark ins Gewicht fallen können, und zwar erstens die Kosten des Kapitals, zweitens jene der Arbeitskraft und drittens die Transportkosten für die Zufuhr der Rohstoffe und den Wegtransport der Produkte. Die an absoluter Bedeutung fortwährend gewinnenden Kapitalkosten sind jedoch insoweit standortneutral, als innerhalb einer Volkswirtschaft im allgemeinen keine ins Gewicht fallenden Zinsunterschiede bestehen. Aus verschiedenen Gründen scheint aber auch der Standortfaktor «Arbeitskosten» an Anziehungskraft einzubüssen. Das gilt vor allem, soweit die Arbeitskräfte aus dem Ausland bezogen werden. Ein weiterer Grund liegt in der interregionalen Angleichung des Lohnniveaus und seiner Ausrichtung am Index der Lebenshaltungskosten mit Hilfe der Gesamtarbeitsverträge. Endlich ist als Grund die im Vergleich mit dem Anfang unseres Jahrhunderts viel grösser gewordene Freizügigkeit der Arbeiter zu nennen. Auch die schweizerische Arbeiterschaft wird zusehends stärker motorisiert und fährt in ganzen Heerhaufen täglich zwischen Wohnort und Betriebsstätte hin und her, mit der Wirkung, dass sich die Belegschaft unserer industriellen Grossbetriebe aus 40, 50 oder mehr Gemeinden rekrutiert. Ueberdies entschliesst man sich auch leichter zu einem Wohnortswechsel als früher. In weiten Kreisen verspürt man kaum noch gefühlsmässige Hemmungen dagegen, am wenigsten in städtischen Siedlungen, deren weitgehend standardisierte Wohnungen nur schwer gefühlsmässige Bindungen zu schaffen vermögen. Auch die Hemmungen finanzieller Art sind geringer geworden. Der früher häufig gehörte Vergleich «Zweimal umgezogen gleich einmal abgebrannt» verschwindet immer mehr aus Bewusstsein und Handeln.

Das alles erscheint recht wichtig, wenn man an die Beurteilung der besonderen Situation der Schweiz herantritt. Sie ist bekanntlich von Natur aus mit dem doppelten Konstitutionsfehler des Rohstoffmangels und der Binnenlage behaftet. Er bewirkt, dass die Transportkosten besonders stark ins Gewicht fallen. Die Rücksicht darauf und das Streben, sie auf einen erträglichen Stand zu verringern, hat zu jener Industriestruktur geführt, die bisher für die Schweiz als «klassisch» galt. Sie vermied weitgehend materialintensive und konzentrierte sich auf verarbeitungsintensive Industrien, wobei überdies hochwertige Materialien bevorzugt wurden. Die Uhrenindustrie in der Westschweiz und die Stickerei in der Ostschweiz

[1] *Hummler Fritz*, Kult um die Wachstumsrate. In «NZZ» Nr. 173 vom 16. Januar 1962.

waren dafür die wohl hervorragendsten Beispiele unter vielen.

Mittels einer solchen Auswahl ist es oft geradezu gelungen, Ungunst in Gunst zu verwandeln, und es ist, wie es unlängst Generaldirektor Ducommun von der PTT ausgedrückt hat, das Paradoxon Wirklichkeit geworden, dass «aus der Armut des Bodens die Schweizer reich geworden sind». Je mehr unsere Industrie dem Wettbewerb von Grossräumen ausgesetzt wird, um so mehr empfiehlt es sich, bei der weiteren Industrialisierung sich erst recht auf — bildlich gesprochen — winterharte Industriezweige zu konzentrieren, die sich in dem ziemlich rauhen Wirtschaftsklima durchzusetzen vermögen. Kapitalintensive Produktionszweige mit Produkten höchster Qualität und Möglichkeiten zu Forschung und Entwicklung dürften zurzeit den Idealfall bilden.

III.

Diese Feststellung gilt auch für die Region Nordostschweiz im allgemeinen und für den Kanton Sankt Gallen im besonderen. Zunächst sei festgehalten, dass die Gründe, die für eine weitere industrielle Entwicklung unseres Landes sprechen, in dieser Region besonders klar zutage treten, zuallermeist der Grund, der im Bevölkerungswachstum liegt. Zur Untermauerung dieser Aussage braucht man durchaus nicht auf die Entwicklung vor dem Zweiten Weltkrieg zurückzugreifen, als bei einer gesamtschweizerischen Zunahme der Wohnbevölkerung zwischen 1910 und 1950 um 25,6 %, das Wachstum im Kanton St. Gallen nur 2 % betrug. Die neuesten Zahlen lauten folgendermassen: Im schweizerischen Durchschnitt ergab sich 1960 ein Geburtenüberschuss von 7,8 ‰, im Kanton St. Gallen von 9‰, im Kanton Appenzell-Innerrhoden von 10 ‰. Die Bevölkerungszunahme der Schweiz belief sich zwischen 1950 und 1960 auf 15 %, im Kanton St. Gallen aber noch immer nur auf 9,8 %, während der Kanton Appenzell-Innerrhoden im gleichen Jahrzehnt eine nochmalige Abnahme von 13 400 auf 12 900 Einwohner zu verzeichnen hatte. Das bedeutet nichts anderes, als dass diese Kantone der Nordostschweiz noch immer einen stattlichen Anteil ihres natürlichen Zuwachses an andere Regionen der Schweiz abgeben und damit, rein wirtschaftlich gesprochen, den Altersaufbau ihrer Bevölkerung verschlechtern. Dadurch wird das wirtschaftliche Wachstum dieser Region gehemmt und zugleich die bereits unheimlich weit gediehene Agglomeration von Bevölkerung und Industrie im standortbegünstigten Raum hinter dem Einfallstor Basel gefördert.

Das kann uns als Wirtschafter ebenso wenig gleichgültig sein wie als Staatsbürger. Als Wirtschafter kann es uns nicht unberührt lassen, weil der andauernde Wegzug der Arbeitskräfte in den Jahren der besten Leistungsfähigkeit zugleich Wirkung und Ursache eines gewissen wirtschaftlichen Entwicklungsrückstandes ist. Es sei als einziger Ausdruck dafür lediglich das Wehrsteueraufkommen je Kopf genannt, mit dem der Kanton St. Gallen im 15. Rang steht. Als Staatsbürger können wir darüber nicht hinwegsehen, weil die voranschreitende Verlagerung von Volks- und Kapitalreichtum in Richtung auf einige besonders standortbevorzugte Kantone der föderalistischen Struktur unseres Staatswesens nicht zuträglich ist. Wirtschaftliches Gedeihen ist die Voraussetzung ausreichender Finanzkraft der Glieder unseres Bundesstaates, und diese bildet das Rückgrat ihrer staatlichen und kulturellen Eigenständigkeit. Ihre Gefährdung ist um so ernster zu nehmen, als wir es mit einem verhängnisvollen Circulus vitiosus zu tun haben, der sehr schwer zu überwinden ist. Je mehr sich nämlich Kapitalreichtum und Produktivkraft in einzelnen Regionen ballen, um so ergiebiger fliessen dort die Steuerquellen, um so höher werden die Steuererträge, um so grösser wird die Finanzkraft der betreffenden Gemeinden und Kantone, um so grosszügiger können die Steuersätze gesenkt werden und um so wirkungsvoller tritt zum Standortfaktor relativ tiefer Transportkosten der Standortvorteil günstiger Steuern und verstärkt abermals die Anziehungskraft der betreffenden Region. Im Gebiet der Nordostschweiz aber kommen zu den vergleichsweise eher hohen Steuern die Mehrtransportkosten zufolge der exzentrischen Verkehrslage hinzu, die sich seit dem Niedergehen des Eisernen Vorhangs besonders ungünstig bemerkbar macht.

Als im Auftrag der St.-Galler Regierung seinerzeit die wirtschaftlichen Verhältnisse im sanktgallischen Rheintal untersucht wurden [2], wurden auch Transportkostenvergleiche zwischen dort niedergelassenen und in Zürich domizilierten Betrieben angestellt. Das Ergebnis war eine erhebliche Mehrbelastung der östlichen Grenzgebiete. Das hat sich seither kaum geändert, wenn auch festzustellen ist, dass nicht alle Teile der Region gleicherweise benachteiligt sind. Einzelne mögen sogar von den der Konkurrenz der Deutschen Bundesbahn Rechnung tragenden Sondertarifen der Schweizerischen Bundesbahnen einigen Vorteil haben.

Im Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins finden sich neuerdings solche Vergleiche. Sie ergeben, dass beispielsweise für Brotgetreide im 10-t-Ausnahmetarif ab Basler Rheinhäfen nach Zürich Fr. 10.80, nach Rorschach Fr. 15.80, für die Gruppe «übrige Güter» in der Tarifklasse 1 bis Zürich Fr. 21.80, bis Rorschach Fr. 39.20 auszulegen sind. Es bleibt somit bei der Feststellung, dass der Grossteil der Region und nicht zuletzt die Stadt St. Gallen verkehrspolitisch und transportkostenmässig ungünstig liegen.

Es ist daher kein Zufall, wenn sich in dieser Region eine Industrie konzentriert hat, die sich in dieser Ungunst lange Zeit als sehr widerstandsfähig erwies, weil sie wenig transportkostenempfindlich

---

2 Vgl. *Gsell Emil* u. *Keller Theo*, Die Wirtschaft des sanktgallischen Rheintals, St. Gallen 1942.

war, nämlich die Textilindustrie. Aber sie ist heute ein Industriezweig, der trotz hohen Qualitätsleistungen seinen Stand nur mühsam zu behaupten vermag und keinesfalls die hohen Gewinne einbringt, wie sie in der Maschinenindustrie oder gar in der Chemie üblich geworden sind. Das hängt nicht daran, dass sie an sich der Standortungunst weniger gewachsen wäre als früher, sondern daran, dass ihr weltweit Konkurrenz entstanden ist, die hinsichtlich des, international betrachtet, immer noch wichtigsten Standortfaktors Arbeitskosten oft unvergleichlich günstiger liegt.

IV.

Der zuletzt gemachte Hinweis führt auf die vierte im Rahmen dieses Themas wohl wichtigste Frage: Was kann zur Förderung der Industrialisierung in der Nordostschweiz vorgekehrt werden und was ist dabei zu beachten? Die Antwort sei auf wenige Punkte beschränkt, die thesenartig formuliert werden mögen.

1. Angesichts der von Natur aus geringen Anziehungskraft dieses Gebietes ist es von überragender Bedeutung, solche Betriebe für die Ansiedlung zu gewinnen, die über die Unwirtlichkeit der Lage am ehesten erhaben sind, entweder, weil sie den seltenen Fall der Abstützung auf eigene Rohstoffvorkommen verkörpern oder weil die Transportkosten weder bei der Rohstoffbeschaffung noch beim Absatz der Produkte fühlbar ins Gewicht fallen. Sehr kapitalintensive Betriebe scheinen unter heutigen Umständen ganz besonders erwünscht zu sein. Sie sind geeignet, die Finanzkraft einer Standortgemeinde zu heben, ohne allzu viele Arbeitskräfte zu beanspruchen, die auch in unserem Gebiet knapp sind, wenn schon zum Teil zufolge der erwähnten Abwanderung.

2. Unter allen Umständen ist darauf zu achten, dass mit der weiteren Industrialisierung eine gewisse Umindustrialisierung erreicht wird. Die einseitige Industriestruktur, die noch immer den Kanton Sankt Gallen als Ganzes, aber ebenso den Kanton Glarus kennzeichnet, sollte nicht weiter gefördert, sondern durch eine entsprechende Auswahl der zur Ansiedlung bereiten Betriebe möglichst korrigiert werden. Eine Mischung der Branchen und eine Durchsetzung vor allem mit sogenannten jüngeren Industrien ist aus Gründen der konjunkturellen und der langfristig strukturellen Entwicklung höchst wichtig.

3. Es sind alle Mittel anzuwenden, die geeignet erscheinen, die natürliche Standortminderwertigkeit der Region Nordostschweiz aufzuwerten. Zu denken ist vor allem einerseits an die Auswertung eigener günstiger Energiequellen, unter denen praktisch nur die Wasserkraft in Frage kommt, anderseits an die Verbesserung und Verbilligung von Verkehrswegen und Verkehrsmitteln. Man spricht heute unter Uebernahme eines in der Nato geprägten Ausdrucks häufig von der Infrastruktur auch in bezug auf eine Volks- oder Regionalwirtschaft. Darunter versteht man vor allem die Gesamtheit der Verkehrseinrichtungen, deren sich die moderne Wirtschaft muss bedienen können. Sie ist geeignet, die Abwicklung der wirtschaftlichen Vorgänge nicht nur zu erleichtern, sondern unter günstigen Umständen auch sehr stark zu verbilligen.

In diesem Zusammenhang ist für das Einzugsgebiet des Bodensees vor allem auf die Schiffbarmachung des Hochrheins hinzuweisen. Die Handels-Hochschule St. Gallen hat seinerzeit als Vorbereitung für den erwähnten Bericht des Bundesrates Transportkostenanalysen bei der St.-Galler und Thurgauer Industrie durchgeführt. Ihre Ergebnisse sind in der Folge gelegentlich missdeutet worden. Unentwegte Gegner der Hochrheinschiffahrt haben Berechnungen herausgegriffen, wonach bei bestehenden Betrieben die durch die Schiffbarmachung erzielbaren Transportkostenersparnisse teilweise nur einzelne Prozente oder gar Bruchteile eines Prozents der Gesamtkosten ausmachen würden. Dabei wurde oft übersehen, dass es sich eben um Industrien handelt, die sich nur deshalb in unserer Region ansiedeln und durchsetzen konnten, weil für sie die hohen Kosten des Landtransports wenig ins Gewicht fielen. Weiter ist unbeachtet geblieben, dass, wenn man die Kostenersparnis nicht zu den Gesamtkosten, sondern beispielsweise zum Aktienkapital in Beziehung setzt, Prozentsätze resultieren würden, die teilweise bereits einer stattlichen Dividende gleichkämen. Schliesslich haben die erwähnten Erhebungen ergeben, dass alle irgendwie stärker materialorientierten Industrien, die sich im Einzugsgebiet des Bodensees befinden, Transportkostenersparnisse auf der Schweizer Strecke von 30, 50, ja bis zu 70 % zu erzielen vermöchten. Das bedeutet, dass die Rhein- und Bodenseeufer und deren Umgebung sogar zum Standort für eigentlich materialintensive Betriebe heranreifen könnten.

Aber auch was von den Einfuhren nicht auf Rohstoff, sondern auf Konsumgüter entfällt, würde um die Transportkostenersparnis verbilligt. Das Eidgenössische Wasserwirtschaftsamt hat in seinem Bericht an den Bundesrat zu den damaligen Bahntarifen berechnet, dass die Transportkosten für Heizöl um 12%, für Brotgetreide um 34 %, für Benzin um 50 % gesenkt werden könnten. Von beiden Seiten, das heisst vom Rohstoff und vom Konsumgut her ergäbe sich folglich eine Standortaufwertung der Region Nordostschweiz. Die Landesplanung hat in ihrem Teilbericht zur Frage der Schiffbarmachung an diese Feststellung die sicher berechtigte Erwartung geknüpft, dass die Verbesserung der Standortbedingungen der Wirtschaft dieser Region, die vor allem im Kanton St. Gallen den Schock der zwanziger und dreissiger Jahre noch nicht gänzlich überwunden hat, auch von der psychologischen Seite her einen Impuls zu verstärkter Initiative und Investitionslust verleihen würde.

Zur Infrastruktur, deren Ausbau in jeder mit weiterer Industrialisierung rechnenden Regional- und Ortsplanung mitzuberücksichtigen ist, gehört ein leistungsfähiges *Strassennetz*. Es ist wohl kaum nötig,

zur Erhärtung dieser Behauptung Zahlen weder über die Zunahme des industriellen Werkverkehrs noch des gewerblichen Strassentransports ins Feld zu führen. Zweifellos wird die Linienführung der Nationalstrasse 1 über St. Gallen und durch das Rheintal gleichfalls ein wertvoller Beitrag zur Standortaufwertung des durchzogenen Gebiets sein — mehr als man sich weitherum dessen heute schon bewusst ist.

Gilt das auch von der *Pipeline?* Noch schwankt, von der Parteien Gunst und Hass verwirrt, ihr Charakterbild in ihrer noch jungen Geschichte! Als unbeteiligter Volkswirtschafter kann man es bei der nüchternen, aber mit dem Nachdruck der aus den Tatsachen gewonnenen Ueberzeugung vorgebrachten Feststellung bewenden lassen, dass Pipelines ein technisch und wirtschaftlich hochleistungsfähiges Transportmittel für einen Roh- und Kraftstoff sind, dessen industriepolitische Bedeutung in starkem Anstieg begriffen ist, und das binnen kurzem zum selbstverständlichen Bestandteil eines modernen Verkehrsapparates zählen wird.

Dessen besonders wichtiger, wenn nicht wichtigster Bestandteil bleibt aber trotz allem weiterhin die *Eisenbahn.* Mit jeder Industrialisierung wächst das Verkehrsvolumen, und weder Schiffahrt noch Oelleitung vermögen den Schienenweg um seine Bedeutung zu bringen oder gar entbehrlich zu machen, wie man zufolge des Verkehrsrückgangs der dreissiger Jahre stellenweise angenommen hatte. Die Erhaltung und Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit bleibt vielmehr ein wichtiges Teilpostulat der allgemeinen Forderung auf Verbesserung der Verkehrsstruktur. Es gibt in unserer Region noch mancherlei Gründe, daran immer wieder zu erinnern. Die Nordostschweiz hat in Hinsicht auf frühere Misserfolge auch allen Grund, alten Projekten, wenn sie in neuer Form wieder aufleben, ihre Aufmerksamkeit und gegebenenfalls ihre Unterstützung zu leihen. Zu denken ist hier vor allem an das wiedererstandene Projekt einer Ostalpenbahn. Ob es in der jüngst vorgeschlagenen Linienführung gesamtschweizerisch vertretbar ist, wird sorgfältig untersucht werden müssen.

Schliesslich mag erwähnt werden, dass für manche Industrie mit grösserem Eisenbahnverkehr, vor allem, wenn es um Schüttgüter, sperrige Produkte oder anormal schwere Frachten geht, das Anschlussgeleise oft fast unentbehrlich ist. Wo es vorhanden ist, vermag es, wie Beispiele beweisen, eine nicht zu unterschätzende Anziehungskraft auf neu anzusiedelnde Betriebe auszuüben. Bei der Ortsplanung und der Aussparung von Industriezonen ist das ein Tatbestand, der nicht vergessen werden sollte.

4. Mit der blossen Aussonderung von Industriezonen ist häufig für die Industrialisierung noch nicht viel gewonnen. Unerlässlich ist in der Regel, dass in dieser Zone auch wirklich Land für Interessenten zur Verfügung steht und dass es zu als annehmbar empfundenen Preisen erhältlich ist. Kommunale Industriepolitik verlangt eine kommunale Bodenpolitik auf weite Sicht. Konkrete Erfahrungen zeigen, dass mit der Abgabe solchen Landes bloss im Baurecht den sich für eine Ansiedlung interessierenden Unternehmern in der Regel nicht gedient ist.

5. Wo die Möglichkeit der Wahl besteht, wird die Rücksichtnahme auf Natur und Bevölkerung solchen Betrieben und Branchen den Vorzug geben, die weder Quellen besonderen Lärms, noch der Verunreinigung von Luft und Wasser sind, noch endlich die Landschaft verunstalten. Mit einer gewissen Genugtuung kann man feststellen, dass in bezug auf Fabrikbauten die heutige Architektur manchmal, wenn auch nicht immer, ausgezeichnete Leistungen vollbringt, so dass in dieser Hinsicht Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes weniger zu befürchten sind als früher, soweit nicht gerade die Schwerindustrie in Frage steht.

In Fällen, in denen gewisse Immissionen, vor allem in Form von Rauch und Geruch, nicht völlig vermeidbar sind, sollten für derartige Betriebe womöglich besondere Standorte sogar ausserhalb einer Industriezone in möglichst grosser Entfernung von Wohngebieten zur Verfügung stehen. Vor allem ist auch den vorherrschenden Windrichtungen genügend Rechnung zu tragen. Gegen diese Forderung ist gelegentlich noch in neuester Zeit arg verstossen worden.

6. Lokale Industriesiedlungspolitik darf und soll sich auch von Rücksichten auf am Orte oder in Nachbargemeinden schon bestehende Industriebetriebe leiten lassen. Bei voller Bejahung des Wertes des Wettbewerbs in der Marktwirtschaft als Ganzem darf, wenn Behörden selbst auf Industriesiedlungen Einfluss nehmen, eine gewisse Rücksichtnahme derart walten, dass nicht Betriebe gefördert werden, die einem schon vorhandenen Werk in seinem angestammten Produktionsprogramm Konkurrenz machen. Rücksichtslosigkeit in dieser Hinsicht wäre, wenn sie eine Nachbargemeinde trifft, Verletzung der Regeln freundnachbarlichen Wohlverhaltens, wenn es um Betriebe im eigenen Gemeindebann geht, sogar Gefährdung der eigenen wirtschaftlichen und fiskalischen Interessen. Ueberdies würde so der Grundsatz missachtet, dass selbst im kleinen Raum der einzelnen Gemeinde nach Möglichkeit eine Mischung verschiedener Branchen erstrebt werden sollte.

7. Mannigfache Erfahrung lehrt sodann, dass — wiederum Wahlmöglichkeit vorausgesetzt — Betriebe von bestehenden und finanziell gutfundierten Unternehmungen unbeschriebenen Blättern vorgezogen werden, das heisst Unternehmern, die sich als solche noch nicht ausweisen konnten. Ebenso sind Produktionszweige zu bevorzugen, deren Produktionsverfahren und Produkte anderswo bereits erfolgreich eingeführt sind. Besonders wichtig erscheint das, wenn eine Gemeinde die Ansiedlung von Betrieben durch finanzielle Leistungen irgendwelcher Art fördert. Es gibt auch in unserer Region Beispiele dafür, dass bei gescheiterten Versuchen über Nacht aus Darlehen Beiträge à fonds perdu werden können.

Schliesslich sollten überhaupt keine «Grenzindustrien» und «Grenzbetriebe» zur Ansiedlung ermun-

tert werden, die bisher bloss zu vegetieren vermochten. Im Zeichen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft besteht eine erhebliche Gefahr, dass solche Betriebe und sogar ganze Industriezweige über die untere Grenze des Ausgleichs von Kosten und Erlös hinausgeraten könnten. Eine einlässliche und rechtzeitige Abklärung der Verhältnisse erscheint daher heute besonders dringlich.

8. In der Gewährung finanzieller Anreizhilfe ist überhaupt Zurückhaltung am Platze. Es kann sonst nicht nur zu Verlusten, sondern auch zu einem unsympathischen Wettlauf zwischen benachbarten Regionen und Nachbargemeinden der gleichen Region kommen. Zudem verfälscht derartige Hilfe die Standortwahl, die, wie früher dargelegt wurde, grundsätzlich nach den naturgegebenen Faktoren erfolgen sollte. Aus dem gleichen Grunde sollte auch steuerliches Entgegenkommen, wie es in gewissen Kantonen grosszügig geübt wird, eher selten und massvoll gezeigt werden. Völlig vermeidbar ist es aber gerade in Hinsicht auf die Konkurrenz anderer Gebiete vielleicht doch nicht.

9. Wenn schon eigentliche Subsidien eher Ausnahmen sein sollten, dürfen wirtschaftlich zurückgebliebene Kantone und Gemeinden um so mehr Interessenten auf ihr Gebiet als Industriesiedlungsregion aufmerksam machen, die, wenn auch vielleicht nicht häufigen, so immerhin vorhandenen Vorteile ins Licht rücken und für die Ansiedlung auch mittels persönlicher Kontakte werben. Für den Kanton Sankt Gallen sind Vorbereitungen für eine verstärkte Werbung im Gange. Der Regierungsrat hat vor einiger Zeit in Aussicht genommen, «im Interesse der Förderung der Ansiedlung neuer Industrien» die Handels-Hochschule zu beauftragen, «über die vorhandenen wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten in den einzelnen Regionen Untersuchungen anzustellen, um einen Ueberblick hierüber und über die Standortbedingungen zu erhalten». Es soll also etwas wie ein Standortkataster erstellt werden, der gestatten soll, Anfragen von Interessenten rasch und zuverlässig zu beantworten und auf Grund der festgestellten Vorzüge zu werben.

10. Abschliessend sei erwähnt, dass auch bei einer verkehrspolitischen Aufwertung der Standortregion Nordostschweiz nicht jede auch dann verkehrsabgelegen bleibende Gemeinde sich für eine eigentliche Industrialisierung eignet. Vielleicht aber kommt sie in Frage für *Heimarbeit*, die trotz aller Zentralisation der Industrie im Fabrikbetrieb in gewissen Branchen noch immer Bedeutung besitzt oder sogar neuerdings gewinnt. Es gibt heute viele Grossbetriebe, die auf Hunderte von Zulieferern angewiesen sind. Deren Einzugsbereich liesse sich in vielen Fällen wohl räumlich in die Weite und betrieblich in die Tiefe, das heisst in der Richtung auf kleinere Betriebe, ausdehnen.

Daneben bleibt der ganze grosse und mit steigendem Lebensstandard überproportional wachsende sogenannte Tertiäre Sektor der Wirtschaft, das heisst das Gebiet der Dienstleistungen. Zu denken ist in diesem Zusammenhang vor allem an den *Fremdenverkehr* und an die Möglichkeit, von diesem gewaltigen Strom an Menschen und Geld noch mehr als bisher über die dafür geeigneten und darin schon tätigen Gebiete einer Region zu leiten. Voraussetzung ist in manchen Fällen eine gründliche Hotelerneuerung. Das soll hier nicht weiter ausgeführt werden. Vielmehr sollen diese Ausführungen ausmünden in ein Zitat aus dem bundesrätlichen Bericht über die Hochrheinschiffahrt, das in der regionalen und lokalen Wirtschaftsplanung Wegleitung sein sollte:

«Es gehört zu den Zielsetzungen einer schweizerischen Landesplanung, gewisse nachteilige Folgen der früheren Industrialisierungsperioden in unserem Lande möglichst abzubauen. Dazu gehören das überproportionale Wachstum von Städten ... sowie die zu Einseitigkeit neigende Wirtschaftsstruktur ganzer Regionen und die damit verbundene Krisenanfälligkeit.» [3]

[3] Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins vom 2. März 1956, S.

REZENSIONEN CRITIQUE DE LIVRES

Allgem. Standortsbestimmungslehre. Von *Karl Christian Behrens.* 172 Seiten. Kart. DM 11.—. Westdeutscher Verlag Köln und Opladen.

Das Buch ist für den Planer deshalb von besonderem Interesse, weil es ein Anhangskapitel über Raumordnung in sich schliesst. Uebrigens entspricht es dem 1. Teil eines auf vier Bände berechneten Werkes, das den Industrie-, Handels-, Transport- und Landwirtschaftsbetriebsstandorten gewidmet sein soll. Nach einer Skizze der Geschichte der Standorttheorie behandelt der Verfasser, Professor an der Freien Universität Berlin, die Grundlagen der Standortsbestimmungslehre, die er wesentlich als Element des Rentabilitätsproblems betrachtet. Ein Hauptkapitel gilt der Systematik der Standortfaktoren, die in zwei Haupt- und zahlreiche Untergruppen (Gütereinsatz: Beschaffungspotential [Betriebsraum, Anlagegüter, Arbeitsleistungen, Fremddienste, Materialien, Kredite, staatliche Leistungen], Beschaffungskontakte, geologische, klimatologische Bedingungen, technische Agglomeration; Absatz: Absatzpotential, Bedarf, Kaufkraft, Absatzkonkurrenz, Absatzagglomeration, Herkunfts-Goodwill, staatliche Absatzhilfen, Absatzkontakte) gegliedert sind. Weiter erfahren Standortorientierungen und -tendenzen, optimaler Standort, Standorteinheit und -spaltung sowie staatliche Begrenzung der Standortwahl einlässliche Analyse. Unter Raumordnung werden schliesslich vor allem das Ballungsphänomen, die Auflockerung industrieller und Wohn-Ballungen, die Sanierung von Notstandsgebieten, Flüchtlingsumsiedlung, Landflucht sowie kriegs- und wehrwirtschaftliche Gesichtspunkte untersucht. Ein willkommenes Literaturverzeichnis beschliesst das Buch, das ebenso durch seine Knappheit wie Klarheit besticht. Wenn man es auch erst im Licht des ganzen Werkes richtig wird würdigen können, stellt es doch schon an sich einen ausgezeichneten Führer durch die Vielfalt und «Wirrnis» der Standortsfragen dar. *E. M.*