

Knoten im Stadtnetz der Schweiz

Autor(en): **Steiger, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **71 (1991)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-164907>

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.

Martin Steiger

Knoten im Stadtnetz der Schweiz

Um es vorauszuschicken: ich bin in Zürich geboren, aufgewachsen, habe an der ETH studiert und arbeite als privater Planer in Zürich und von Zürich aus — man kann deshalb nicht erwarten, dass ich besonders objektiv bin, wenn ich über Zürich schreibe.

Dazu kommt, dass ich Zürich gern habe, weil eine vielfältige Vitalität, grossstädtischer Charme und fast dörfliche Zurückgezogenheit die Stadt und ihr Umfeld prägen. Hier manifestiert sich vieles, das in den anderen Landesteilen in Ansätzen auch vorhanden ist. Aber der Kampf zwischen den Interessen wird hier vielleicht deutlicher sichtbar. Man sieht seine Spuren in den Strassen, an den Bauten und bei den Menschen. Viele Interessengruppen machen sich die Stadt streitig; zunächst gewinnen die wirtschaftlich Starken; dies führt zu einer verstärkten Opposition der Unterlegenen, die zwar wirtschaftlich schwächer, aber in der Mehrzahl sind. Unser politisches System sorgt jedoch dafür, dass Grenzen gesetzt, Missbräuche thematisiert und die Schwächeren in der Folge wenigstens teilweise geschützt werden. Dies führt im Bereich des Städtebaus und der Raumplanung zu Plänen und Gesetzen, die die Verfügungsfreiheit und das freie Unternehmertum einschränken. Überschreiten diese Einschränkungen ein gewisses Mass, treten im Bereiche der Wirtschaft Entwicklungsstörungen auf, die Unmut und latente Ängste auslösen. Einerseits sehen sich die Unternehmungen in ihrer Konkurrenzfähigkeit gefährdet, andererseits droht der Verlust von Arbeitsplätzen, ja Arbeitslosigkeit. Es besteht durchaus ein genereller Konsens, dass die private Wirtschaft als Zugpferd unseres Wohlstandes zwar gut gefüttert werden muss, aber doch auch an die Zügel genommen werden soll, nicht aber kurz angebunden werden darf. Über die Länge und die Straffheit der Zügel ist man sich allerdings uneins. Solches Kräftemessen führt zu einem labilen Gleichgewichtszustand, der sich in unserer Gesetzgebung und Staatstätigkeit spiegelt.

Die Unterschiede der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse in den verschiedenen Regionen der Schweiz sind dabei erheblich. Es ist darum gut verständlich, dass Staatsauffassung und Gesetzgebung in unserem Land grosse Differenzen aufweisen. Dies wurde mir kürzlich wieder einmal vor Augen geführt, als ich im Zusammenhang mit einer Quartierplanung in einer grösseren Walliser Gemeinde Vorschläge für die Herstellung des Gleichgewichts zwischen den Interessen der privaten Grundeigentümer und jenen der Allgemeinheit der Steuerzahler vertreten musste. Für mich

war es einigermassen klar, dass es wohl nicht angeht, auf Kosten der Allgemeinheit einigen Privaten zu einem grossen Wertzuwachs ihres Bodens zu verhelfen, ohne diese zu einer adäquaten Eigenleistung oder mindestens zur Einhaltung anerkannter Qualitätsnormen zu verpflichten. Die Grundeigentümer stellten sich auf den Standpunkt ihrer Handlungsfreiheit und lehnten zunächst jede Einschränkung im Bauen ab, erwarteten von der Gemeinde, dass sie auf ihre Kosten das Quartier erschliesse, und fanden es völlig normal, dass der Steuerzahler ihren Vermögenszuwachs zahle, der aus der Umwandlung von unerschlossener Bauzone in baureifes Bauland folgt. Ich war erstaunt, dass auch die Behörde als Vertreter der steuerzahlenden Mehrheit dies durchaus normal und es anfänglich als Zumutung empfand, dass hier mit Planungsmassnahmen in den privaten Bereich eingegriffen werden sollte. Die Begründung dafür, die ich dann erhielt, leuchtete allerdings ein. 70 Prozent der Walliser sind Grundeigentümer — nur eine Minderheit ist Mieter. Eine Beschränkung des Eigentums trifft damit tendenziell eine grosse Mehrheit. So ist es verständlich, dass für solche Planer-Ideen aus dem fernen Zürich wenig Verständnis aufgebracht wird.

Das Verständnis fehlt aber auch für viele schweizerische Gesetze, die aus anderen wirtschaftlichen Verhältnissen und aus einem anderen kulturellen Hintergrund herausgewachsen sind. Immer wieder wurde mir entgegengehalten, dass viele Gesetze eigentlich für das Mittelland geschaffen und, von *«fremden Bürokraten und Richtern»* durchgesetzt, als fremd empfunden werden. Erinnert solches nicht an unser helvetisches *«wir sind anders, ein Sonderfall in Europa — wir wollen unsere eigenen Gesetze und Richter?»* Ist dies nicht der gleich Drang zur Unabhängigkeit, der Quelle des Misstrauens gegenüber mächtigen bürokratischen Strukturen? Und so fühle ich mich in unserer Zürcher Widerborstigkeit und Eigenständigkeit doch wieder sehr verbunden mit jenen widerständischen Wallisern, vor allem wenn ich die Rolle der Schweiz in Europa überdenke. Und ich hoffe, dass eben jene Verwandtschaft unter den Regionen der Schweiz überwiegt, in die Zürich eingebettet ist.

Die Themen im benachbarten Ausland sind anders gesetzt. Es geht nicht um die Befürchtung, die Städte würden zu gross und zu mächtig, sondern es geht um die Konkurrenz unter den Städten, um ihre Leistungsfähigkeit und Anziehungskraft für die Wirtschaft. Es wird viel geworben für die Städte und nicht abgewehrt. In Zürich hingegen wird viel — zuviel — von ungesundem Wachstum, vom *«Wasserkopf»*, gesprochen. Die wirtschaftliche Auszehrung der anderen Regionen der Schweiz wird prophezeit, wenn es nicht gelinge, die wirtschaftliche Bedeutung Zürichs in Schranken zu halten. Nun ist es aber auffallend, dass in aller Regel solche Wachstumsängste vor allem in Zürich selber zum Ausdruck gebracht werden. In den andern Schweizer Städten nimmt man die wirtschaftliche Entwicklung Zürichs viel gelassener

und durchaus selbstbewusst. Dort hört man, dass die Wohn- und Lebensqualität der kleineren Städte und ihrer Umgebung attraktiver seien als jene Zürichs, dass die Leute viel weniger weit zur Arbeit fahren müssen und dass das Leben, besonders das Wohnen, billiger sei und die sozialen Probleme weniger beängstigend hervortreten, und dass darum die Klein- und Mittelstädte der Schweiz eine gesunde Zukunft erwarten dürfen.

Einige Zahlen zur Information

- *Stadt Zürich:*

Einwohner: ca. 350 000 / Gross-Zürich (Zentrum und Umland): ca. 700 000 bis 1 Mio.
Arbeitsplätze: ca. 337 000 / Arbeitsplatzreserven : ca. 100 000—140 000, davon 30 000—40 000 im 3. Sektor

- *Wirtschaftsraum Zürich-Nord (Gemeinde Kloten, Dübendorf, Opfikon / Stadtteile Oerlikon, Schwamendingen, Seebach):*

Einwohner: ca. 120 000 (ohne Stadtteile ca. 58 000)
Arbeitsplätze: ca. 87 000 (ohne Stadtteile ca. 50 000) / Arbeitsplatzreserven: ca. 67 000 (ohne Stadtteile ca. 37 000)

- *Vergleichswerte:*

	Vollzeitbeschäftigte 1985	davon im 3. Sektor (Büro, Dienstleistungen)	Entwicklung 1975—1985
Kanton Zürich	562 000	354 000 = 63 %	+ 16,8 %
Stadt Zürich	274 000	206 000 = 75 %	+ 8,9 %
Kanton Bern	395 000	213 000 = 54 %	+ 12,3 %
Stadt Bern	110 000	81 000 = 74 %	+ 8,8 %
Kanton Luzern	131 000	67 000 = 51 %	+ 21,2 %
Stadt Luzern	42 000	32 000 = 77 %	+ 9,0 %
Kanton St. Gallen	181 000	85 000 = 47 %	+ 18,2 %
Stadt St. Gallen	44 000	29 000 = 66 %	+ 15,0 %
Kanton Graubünden	82 000	48 000 = 59 %	+ 14,7 %
Kanton Solothurn	93 000	40 000 = 43 %	+ 12,9 %

Die Konkurrenz im Kleinen, unter den Regionen der Schweiz und die Konkurrenz im Grossen, unter den Stadtregionen Europas, steht offenbar im Widerstreit. Die Gewichtung ist eng mit dem eigenen politischen Standpunkt verbunden. Das Spannungsfeld wird zum reichen Argumentarium für die eine wie für die andere Seite. So nahm z. B. der Regierungsrat des Kantons Zürich zu einer Interpellation im Kantonsrat zu grundsätzlichen Fragen zur Entwicklung des Glattals als stärkstes Zürcher Wachstumsgebiet Stellung und spiegelte dabei die bürgerliche Auffassung. Eine der Fragen lautete: «*Noch im Dezember 1987 bekräftigte der Bund sein landesplanerisches Ziel der ‹Dezentralen Konzentration› erneut. Wie beurteilt der Regierungsrat die Entwicklung der Region Glattal in diesem Zusammenhang und sind allenfalls entsprechende korrigierenden Massnahmen vorgesehen?*»

Am 24. Februar 1988 antwortete der Regierungsrat auf diese Frage u. a. wie folgt: *«In der Region Glattal lassen sich zum grossen Teil Firmen nieder, die auf die Nähe zu einem internationalen Flughafen sowie zu einem grossstädtischen Dienstleistungszentrum angewiesen sind. Es handelt sich dabei um Führungsstellen von internationalen Firmen, internationale Forschungsabteilungen, Unternehmen der EDV/Informatikbranche sowie um kommerzielle Dienstleistungsbetriebe mit weltweitem Aktionsradius. Finden solche Firmen keinen für sie geeigneten Standort in der Region Glattal oder in einer anderen Region des Grossraums Zürich mit guter Erreichbarkeit des Flughafens, so werden sie sich in einer anderen europäischen Gegend mit ähnlichen Standortfaktoren niederlassen. Deshalb dürfte die wirtschaftliche Entwicklung in der Region Glattal kaum auf Kosten anderer Regionen der Schweiz gehen und die vom Bund angestrebte «Dezentrale Konzentration» nicht in Frage stellen. Aus diesem Grund drängen sich auch keine korrigierenden Massnahmen auf.»*

Der regierungsrätliche Positionsbezug verneint also die «Wasserkopfttheorie», nach meiner Auffassung völlig zurecht. Interessant ist aber auch, was unausgesprochen zwischen den Zeilen steht: der Regierungsrat geht davon aus, dass korrigierende staatliche Massnahmen zur Eindämmung des wirtschaftlichen und physischen Wachstums der Region durchsetzbar wären. Das bezweifle ich, denn die Wirksamkeit raumplanerischer Massnahmen darf in unserem politischen System nicht überschätzt werden. Wenn der Standort Zürich gut ist, wird er von der Wirtschaft gewählt, und ein Platz in Zürich und Umgebung wird gefunden. Es ist nicht denkbar, dass das Wachstum Zürichs durch raumplanerische Rationierungsmassnahmen begrenzt werden kann. Zuviel Bauland steht eingezont und erschlossen zur Verfügung. Faktum ist, dass die Besiedlungspolitik nicht koordiniert ist; mangelt es in der Kernstadt an Bauland, weichen die Unternehmen in die Nachbargemeinden aus, die von deren Zuzug finanziell profitieren. Wird am einen Ort ein Bau verhindert, wird am andern doch gebaut. Der Zuwachs kann auch deshalb heute nicht mit Bauverhinderung eingedämmt werden, weil Hunderttausende von Quadratmetern Büroflächen erstellt wurden oder im Bau stehen, ohne dass die Nutzer bei Baubeginn schon bekannt waren. Eine stürmische Nachfrage nach Büroflächen hatte diesen Bauboom ausgelöst. Heute allerdings steht man nun vor einem Büro-Überangebot, Unternehmen können auswählen, die Preise haben sich (auf hohem Niveau) beruhigt. Die Gründe für die aktuelle Beruhigung sind vielfältig:

- die grossen Nachfrager haben sich für ihre Standorte entschieden;
- die Back-Offices der Banken sind plaziert (in Altstetten, Glattbrugg und Wallisellen), und die Expansionsstandorte der Versicherungen sind gewählt (in Glattbrugg und Adliswil);

- die Rolle der Schweiz in Europa ist unklar;
- die Standortgunst ausländischer Städte steigt;
- die relative Bedeutung des Finanzplatzes Schweiz sinkt;
- die hohen Standortkosten (Baukosten, Landpreis) erhöhen das Risiko von spekulativen Investitionen für Arbeitsplätze.

Wie wird es morgen sein? Wir wissen es nicht und müssen uns dennoch auf die künftige räumliche Entwicklung vorbereiten. Die Ungewissheit prägt heute die Methoden der Raumplanung, während sie sich früher auf die Aufgabe ausrichten musste, das vermeintlich sichere Bevölkerungswachstum in geordnete Bahnen zu lenken. Eine Öffnung gegenüber Europa kann allerdings wieder zu einem Bevölkerungswachstum in der Schweiz führen.

Ein wirtschaftliches Aufblühen der Schweiz kann die Bedeutung von Genf, Basel und Zürich im internationalen Kontext anheben. Aber auch eine Rezession kann zu Wanderungsbewegungen in die grösseren Agglo-



merationen führen, weil dort eher Arbeit zu finden ist als in den peripheren Regionen. Es ist ebensowenig auszuschliessen, dass die Bevölkerung im Grossraum Zürich wächst, als dass das Wachstum stagniert. Es ist also keinesfalls auszuschliessen, dass wieder mehr gebaut werden muss. Voraussagen sind nicht möglich, denn exogene Kräfte werden das bestimmen. Den Planern und Politikern stellt sich die Aufgabe, den Grossraum Zürich sowohl auf ein allfälliges Wachstum als auf eine mögliche Stagnation vorzubereiten. Wie es immer kommen wird, Ziel muss die Erhaltung und Schaffung einer Stadtregion mit hoher Lebensqualität sein, denn nur eine solche vermag der Städte-Konkurrenz standzuhalten und ihren Bewohnern eine schöne Heimat zu bieten.

Wenn es nun um die Frage geht, *wie* ungewisses Wachstum zu organisieren ist, dem der Grossraum Zürich ausgesetzt sein kann, treten die Probleme, aber auch die engen Handlungsspielräume klar zu Tage.

Das Arbeits-Zürich ist viel enger umgrenzt als das Wohn-Zürich. Während sich die *Arbeitsplätze* in der Stadt und dem ersten Agglomerationsgürtel zusammenballen, erweitert sich ihr Einzugsbereich in immer weiter abgelegene Wohnregionen. Das leistungsfähige S-Bahn-Netz mit seinen bequemen und frequenzstarken Zügen sowie das gut ausgebaute Autobahnnetz fördern das «*Wohnen auf dem Lande*». Dies führt zu einer Belastung der bisher kostengünstigen Wohnungsmärkten in den Kantonen St. Gallen, Thurgau, Schaffhausen, Aargau, Zug und Schwyz. Es verstärkt auch die Zürich-Orientierung vieler Wohngemeinden, was als unerwünschte Gefährdung ihrer Identität empfunden wird. Die Dezentralisation des Wohnens ist aber in erster Linie eine Folge des Mangels an Wohnbauland in Stadtnähe. Betrachtet man die geltenden Zonenpläne der Region, fällt auf, dass ein Missverhältnis von Wohnzonen zu Arbeitsplatzzonen besteht. Dies ist damit zu erklären, dass die Regionsgemeinden in den fünfziger bis siebziger Jahren grosszügige Industriezonen geschaffen haben, um Produktions- und Dienstleistungsbetriebe aller Art ansiedeln zu können. In der Stadt Zürich selber dürfen in den Industriezonen in der Regel keine Bürobauten erstellt werden, und ein Ausweichen in die städtischen Wohnzonen ist den Unternehmen durch den Wohnanteilplan auch verwehrt. Deshalb wählen sie die nächst besseren Standorte in den Nachbargemeinden, wo Bürobetriebe durchaus willkommen sind. Damit konzentrieren sich die Arbeitsplätze in den dortigen Industriezonen. Die Bodenpreise stiegen dadurch, so dass Produktionsbetriebe nicht mehr wirtschaftlich erstellt werden können und in die weitere Region verdrängt werden. Die Industriezonen der Nachbargemeinden wurden so zu Bürozonem. Allein im mittleren Glattal (Kreise 11 und 12 der Stadt Zürich, Kloten, Opfikon, Wallisellen, Dübendorf) stehen trotz der starken Bautätigkeit der letzten Jahrzehnte im Dienstleistungssektor in erschlossenen

Industriezonen immer noch Flächen für weitere 70 000 Arbeitsplätze zur Verfügung.

Die Möglichkeiten, neue *Wohnungen* zu bauen, sind hingegen äusserst beschränkt, indem die Wohnbauzonen in Stadtnähe weitgehend überbaut sind und Neueinzonungen auf den starken politischen Widerstand jener stossen, die schon da wohnen und einem Bevölkerungswachstum sowie dem Verlust von grünen Wiesen ablehnend gegenüberstehen. Jeder neue Arbeitsplatz schafft aber den Bedarf von zwei Wohnplätzen. Es ist deshalb dringend — und dies wird auch vermehrt eingesehen —, dass in der Regionsmitte Wohnungen gebaut werden. Die vier Kerngemeinden des Glattals (Kloten, Opfikon, Wallisellen und Dübendorf) haben kürzlich im Detail geprüft, wo dies innerhalb der durch den kantonalen Gesamtplan gesetzten Grenzen noch möglich sei. Das Ergebnis ist ernüchternd: es gibt einige unbebaute Industriezonen, die teilweise in Wohnzonen umgewandelt werden können, aber nur dort, wo die Immissionen es erlauben. Sodann können einige wenige Wohnzonen verdichtet werden; eine allgemeine Verdichtung hingegen würde die bestehenden wohnlichen Quartiere unter einen Veränderungsdruck setzen, der zum Verlust von kostengünstigen Wohnungen führt. Schliesslich können noch wenige Reservezonen für den Wohnungsbau eingezont werden, was allerdings mit dem Verlust von Bauernland verbunden ist.

Der Mangel an Wohnungen in der inneren Region kann aber zu dramatischen Strukturproblemen führen, weil das Verkehrsproblem mit der Ausweitung der Wohnregion Zürichs stets zunimmt und sich die Wohnbedingungen im Regionsinnern wegen der verkehrsbedingten Luftverschmutzung zusätzlich verschlechtert. Es kann durchaus dazu kommen, dass der Kanton gezwungen ist, aktiv, notfalls gegen den Willen der Gemeinden, für den Bau von Wohnungen zu sorgen — dazu fehlen ihm allerdings die gesetzlichen Grundlagen. Es ist schon eine seltsame Situation: Für etwas mehr als 6 Millionen Einwohner stehen in der Schweiz mehr als 3 Millionen Wohnungen zur Verfügung; wir verbrauchen mehr Wohnfläche pro Kopf als alle unsere Nachbarländer — und leiden in allen grossen Agglomerationen unter Wohnungsmangel, der durch die Vergrösserung der Pendler-Distanzen vom Wohn- zum Arbeitsplatz, also durch erhöhte Mobilität, kompensiert wird. Diese belastet ihrerseits die Umwelt wegen dem hohen Anteil an Autoverkehr in unzulässigem Masse.

Damit stecken wir im nächsten Dilemma: dem *Umweltschutz*. Wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass im Kernbereich der Region Zürich die Luftverschmutzung das zulässige Mass übersteigt. Der Massnahmenplan «Luft» der Zürcher Regierung zeigt zahlreiche Möglichkeiten zur Verbesserung der Luftbelastung auf. Ein Schwergewicht wird dabei der Verstärkung des öffentlichen Verkehrs zulasten des individuellen

Autoverkehrs gegeben. Dazu bildet die Zürcher S-Bahn, die noch äusserst ausbaufähig ist, eine geradezu ideale Grundlage. Trotz des umfangreichen Massnahmenpakets der Regierung können aber in der inneren Region die Grenzwerte der Luftbelastung nicht eingehalten werden. Dies hat nun dazu geführt, dass die Umweltschutzorganisationen sich gegen alle grösseren Bauvorhaben und Nutzungspläne zur Wehr setzen, die an zentraler Lage verwirklicht werden sollen. Die Begründung geht dahin, dass die weitere Bebauung in Gebieten mit Überschreitung der Grenzwerte der Luftbelastung die Lage noch weiter verschlechtert und dass damit gegen Bundesrecht verstossen wird. Es wird diesen Gebieten damit die umweltrechtliche Baureife abgesprochen. Sollte sich diese Auffassung durchsetzen, würde das Bauen in den zentralen Bereichen der Agglomeration Zürich mindestens für grössere Bauvorhaben weitgehend verunmöglicht. Wie wir zuvor gesehen haben, führt dies aber kaum zu einer Verlagerung der Bautätigkeit in periphere Regionen der Schweiz, sondern zu einer Besiedlung jener Gebiete am Agglomerationsrand, wo die Luft noch hinreichend sauber ist. Dies würde allerdings höhere Verkehrsleistungen bedingen, da die Distanz vom Wohn- zum Arbeitsort steigt. Dazu kommt, dass die S-Bahn und die mit ihr verbundenen Busnetze in erster Linie die zentralen Lagen gut erschliessen, während die peripheren Lagen vor allem mit dem Auto erreichbar sind. Per Saldo wird also die Umwelt durch die Verdrängung der Bautätigkeit an den Agglomerationsrand durch längere Wege und mehr Autoverkehr stärker belastet als bei einer möglichst umweltgerechten Bebauung zentraler Lagen, die überwiegend mit dem öffentlichen Verkehr erschliessbar sind.

Es stehen sich also gegenüber: Auf der einen Seite

- die Geringhaltung der Summe der Luftbelastung im Grossraum Zürich
- die Einhaltung der Grenzwerte in den stark belasteten zentralen Baugebieten.

Es ist verständlich, dass die von der schlechten Luft direkt betroffene Bevölkerung die ungünstige Gesamtbilanz infolge der Dezentralisierung weniger stark gewichtet als den Gestank am Wohnort selbst. Hingegen wiegt das Oberziel, die Umwelt insgesamt so wenig wie möglich zu belasten, aus übergeordneter Sicht schwerer. Das Bundesgericht dürfte sich in absehbarer Zeit zu dieser Frage äussern müssen, weil verschiedene Rekurse gegen Grossüberbauungen ergriffen wurden, die direkt bei S-Bahn-Stationen liegen. Dies wird nicht einfach sein, denn beide letztlich widersprüchlichen Ziele, die Senkung der Umweltbelastung als Ganzes und die Einhaltung der Belastungsgrenzwerte am einzelnen Ort, sind im eidgenössischen Umweltschutzgesetz verankert. Der Entscheid wird auf

die Siedlungs- und Umweltqualität der grösseren Agglomerationen der Schweiz einen starken Einfluss ausüben. Auf die Wachstumsproportionen zwischen diesen Agglomerationen und den peripheren Regionen wird er hingegen wenig einwirken. Die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Städte im europäischen Kontext hingegen könnte bei einer Entscheidung, die zu einer Siedlungszersplitterung führt, in Mitleidenschaft gezogen werden, denn nur optimal organisierte Agglomerationen sind letztlich attraktiv.

Zusammenfassend können also folgende Thesen aufgestellt werden:

- Das Wachstum Zürichs und der anderen wichtigen Agglomerationen der Schweiz wird durch äussere Kräfte im europäischen Massstab bestimmt, und es fehlen die raumplanerischen Mittel zur Beschränkung ihres Wachstums;
- damit die Verkehrs- und Umweltprobleme gemeistert werden können, ist dafür zu sorgen, dass die nötigen Wohnungen möglichst im gleichen Agglomerationsraum wie die Arbeitsplätze entstehen;
- die Umweltbelastung als Ganzes geringhalten bedeutet, dass grössere, zentral gelegene, mit öffentlichem Verkehr erschlossene und umweltgerecht konstruierte Bauten auch weiterhin zulässig sein müssen, auch wenn an solchen Lagen die Luftbelastungsgrenzwerte überschritten sind;
- die Raumplanung hat die Aufgabe, dafür vorzusorgen, dass sowohl eine hohe Siedlungs- und Umweltqualität als auch die internationale Konkurrenzfähigkeit Zürichs und der anderen Agglomerationen gewährleistet bleibt, und zwar bei Wachstum als auch bei Stagnation; denn ein gesundes Stadtnetz Schweiz bildet eine wichtige Voraussetzung für eine gedeihliche Zukunft der Schweiz.