

Zur Notwendigkeit übergeordneter Entwicklungsstrategien Was in und um Zürich geplant wird, wirkt sich auf die ganze Schweiz aus: Als Wirtschaftsstandort, Verkehrsknotenpunkt und Zentrum internationaler Austauschbeziehungen hat die grösste Schweizer Stadt überregionale Bedeutung. Umso wichtiger ist, dass die Raumentwicklung nicht im Verborgenen stattfindet und dass mikroföderalistisches Denken durch grossräumiges Standortmanagement abgelöst wird.

ZÜRICH S/M/L/XL

Text: Alain Thierstein

Zürich ist eine Stadt, ist ein Kanton, ist eine Metropolregion. Zürich ist der Name einer Stadt und zugleich eines Kantons, der die Stadt umschliesst. Mit 366 000 städtischen Einwohnerinnen und Einwohnern und einer Kantonsbevölkerung von gut 1,2 Millionen Menschen muss aus Schweizer Optik wenig unternommen werden, um in die Schlagzeilen zu gelangen. «Zürich nervt!», lautete vor wenigen Jahren die Schlagzeile eines Schweizer Wochenmagazins. Die führende Rolle der Stadt Zürich in der schweizerischen Wirtschaft sowie ihr Anspruch, auch kulturelles Zentrum der Schweiz zu sein, führt innerhalb und ausserhalb Zürichs zu Irritationen. Welche Dimension Zürichs ist «politisch korrekt»? S/M/L/XL bezeichnet nicht bloss Kleidergrössen, sondern verweist auch auf das Ausmass an gedanklichem Wagemut, strategischer Überzeugungskraft und gestalterischer Intelligenz. Wie gross also soll Zürich sein?

Das Faszinierende an Zürich ist die Tatsache, dass sich dieser Lebens- und Wirtschaftsraum nicht alleine genügen kann, will er seine Entwicklungschancen ausschöpfen. Mit anderen Worten: Stadt und Kanton Zürich sind zwar zentrale Produzenten von Standortqualitäten, doch die umfassende Wertschöpfungskette schliesst auch wichtige Nachbarn in den «Produktionsprozess» von Standortattraktivität ein.

Diese Hypothese wird indirekt durch zwei Aussagen aus dem aktuellen Standortmonitoring der Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing gestützt. Zuerst resümiert die Studie die Stellung der Metropolregion Zürich folgendermassen: «Trotz schwieriger Jahre konnte Zürich seine Position im internationalen Wettbewerb halten, allenfalls relativ zu den betrachteten Metropolen leicht verbessern. Bezüglich Leistungsfähigkeit, gemessen am Bruttoinlandprodukt pro Kopf, schneidet Zürich weiterhin ansprechend ab. Hinter München und Kopenhagen konnte sich Zürich auf Kosten von Genf auf die dritte Position vorarbeiten. Berücksichtigt man

Kaufkraftunterschiede, dann sichert sich die Zürcher Metropole einen Platz im guten Mittelfeld.»¹ Die anschliessende Feststellung verdeutlicht die komplementäre Arbeitsteilung innerhalb der Metropolregion: «Die erfolgreiche Positionierung der Metropole Zürich im internationalen Wettbewerb hängt von der Leistungsfähigkeit des gesamten Wirtschaftsraumes ab.»²

Wie ist Zürich zu fassen? Unter der Oberfläche der gebauten Umwelt zeichnet sich eine räumliche Entwicklung ab, die sich beinahe unbemerkt, also im Verborgenen, abspielt. Eine neue räumliche Konfiguration aus Potenzialität und Beziehungsgeflechten hat sich herausgebildet. Die Frage «Metropolregion Zürich – zu gross, um wahr zu sein?»³ spielt daher auf politische und planerische Debatten an, die noch allzu oft vernachlässigen, dass sich diese Potenzialität simultan auf unterschiedlichen Massstabsebenen entwickelt, befruchtet oder behindert. Es gilt zu verstehen, wie sich klein- und grossräumige funktionale Verflechtungen und Wechselbeziehungen gleichzeitig abspielen.

Nichts illustriert besser, wie Zürich funktioniert, als die folgenden drei Beispiele: das Quartier Zürich West, der Flughafen Zürich und die Metropolregion Nordschweiz. Sie dokumentieren auf unterschiedlichem Massstab, wie sich raumwirksame Politikfelder wechselseitig durchdringen. Die Folgerung ist klar: Zürich lebt mit seinen Nachbarn in einem Verhältnis gegenseitiger Abhängigkeit. Umgekehrt müssen Zürichs Nachbarn stärker erkennen, dass ihre eigene Entwicklung zentral von der Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsraumes Zürich abhängt.

Zürich West: orientierungslose Verkehrsplanung, Zersplitterung in einzelne Areale

Das erste Beispiel zeigt die Aufwertung des alten Zürcher Industriequartiers zu Zürich West. Die Stadt wurde jüngst als «modern und rentabel, ja nicht auffällig und gross»⁴ bezeich-



1



2

net. Beklagt wird, dass in den letzten Jahrzehnten ein Grossprojekt nach dem anderen Schiffbruch erlitten habe. Trotz reger Bautätigkeit sei nichts Erkennbares auszumachen. Als Ursache wird die Bauordnungs-Architektur ins Feld geführt: «Je grösser die Idee, desto grösser die Kontroverse und desto geringer die Realisierungschancen.»⁵ Diese Kritik ist bedenkenswert, insbesondere wenn man die Vorstellung vertritt, dass Einzelprojekte letztlich eine Stadt ausmachen. Man sollte allerdings die Diskussion über die Mittel nicht mit jener über die Ziele verwechseln. Dennoch hat die Stadt Zürich die Chance gepackt, ehemalige Produktionsstandorte auf Gemeindegebiet für die Stadterneuerung und den Stadtbau zu nutzen: Zürich Nord, Zürich West, Zürich Süd / Sihlcity, Leutschenbach und Glattpark. Diese Efforts deuten darauf hin, dass stadtentwicklungspolitische und städtebauliche Vorstellungen wirksamer sind als singuläre architektonische Ansätze. Der Bilbao-Effekt hat mindestens so viel mit intelligenten flankierenden Massnahmen zu tun wie mit der Ikone des Guggenheim-Museums.

Sind übergeordnete Entwicklungsstrategien auszumachen, oder steht Zürich bloss für Verkehrs- und Baufragen? «It depends», muss man antworten. Dem Umwandlungsprozess von Zürich West, der in den Achtzigerjahren des letzten Jahrhunderts entlang der Hardturmstrasse zu einer monotonen Bürolandschaft geführt hat, wird heute mit dem Konzept eines durchmischten, lebendigen Stadtquartiers entgegengewirkt. Durch seine Lage bietet Zürich West hochwertige Agglomerations- und Nähevorteile, die diesem Quartier das Potenzial eines ungeschliffenen Diamanten verleihen. Doch der «grosse Blick» und der Blick des Quartiers werden zu wenig strategisch verbunden.

Noch immer ist es vorgesehen, die Pläne der nationalen Verkehrsinfrastruktur aus den Sechzigerjahren zu realisieren. Demgemäss soll der übergeordnete motorisierte Verkehr auf derselben Achse wie der öffentliche Verkehr durch den

Hotspot Zürich West gezwängt werden. 1999 vereinbarten Grundeigentümer und Stadt im so genannten *Synthesebericht*, dass das Prinzip Nachhaltigkeit alles Wirken bestimmen soll. Im Jahr 2004 begannen die Stadt Zürich und die Zürcher Kantonalbank (ZKB) – die grösste Arbeitgeberin im Quartier – unabhängig voneinander zu prüfen, wie nachhaltig die Entwicklung in Zürich West fünf Jahre danach verläuft.⁶ Die beiden Studien kommen zu ähnlichen Ergebnissen. Diejenige der ZKB stellt drei Kernthemen für die zukünftige Optimierung des Planungsprozesses heraus:⁷

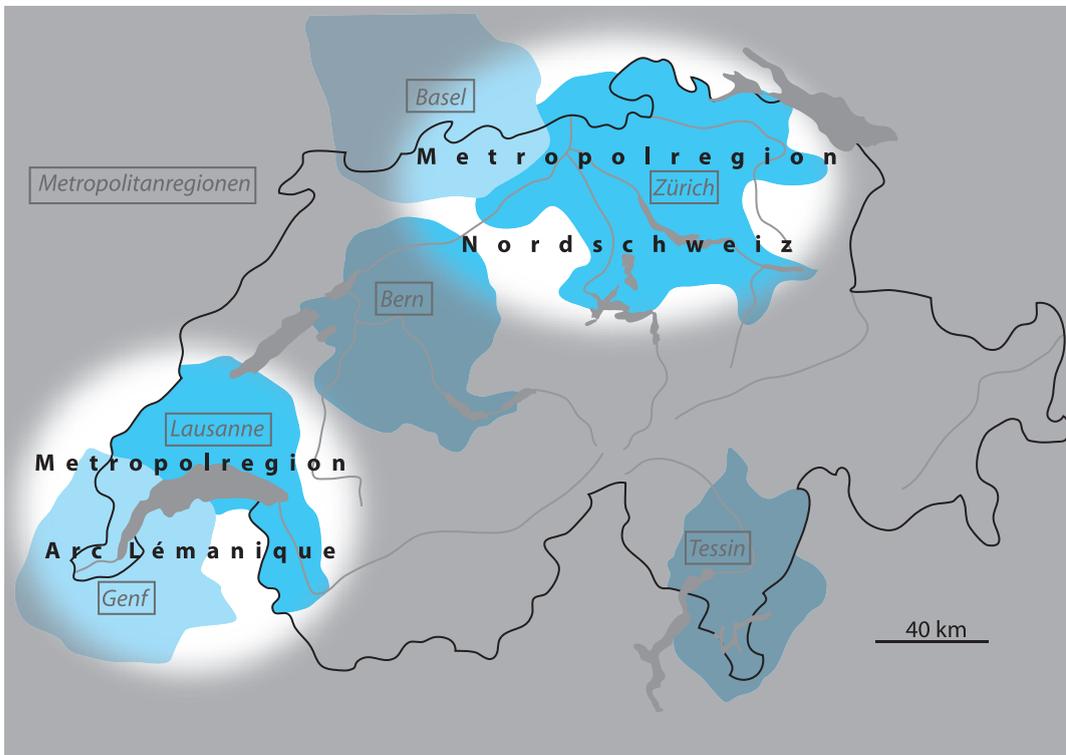
- Die Überlagerung unterschiedlicher Massstabsebenen: Diese bringt Kapazitätsprobleme beim Verkehr, umso mehr, als die effiziente Anbindung an die S-Bahn-Station Hardbrücke ungelöst ist.
- Die Entwicklung von einem Gebiet mit Zwischennutzungen zu einem etablierten Stadtviertel: Die Baisse im Büroflächenmarkt stärkt zwar den Wohnanteil, doch fehlen noch zentrale soziale Infrastrukturen.
- Die Gleichzeitigkeit von verschiedenen Planungen: Es mangelt an sektoralen Gesamtplanungen und an einer Stelle, die im Sinne eines integrierten Standortmanagements für das gesamte Gebiet verantwortlich zeichnet.

Die Raumentwicklung im Verborgenen zeigt sich in Zürich West darin, dass sich in diesem Stadtquartier zugleich lokale, kommunale, regionale und überregionale Funktionen derart verknüpfen, dass daraus die City_2 entsteht. Zürich wird in diesem Gebiet auf orientierungslose Verkehrsplanung und arealweisen Städtebau reduziert. Städtische, kantonale und gar nationale Standortentwicklungspolitik müssten sich hier weit deutlicher zusammenraufen – unter Mitbeteiligung privater Partner wie der ZKB.

Flughafen Zürich: nationale Interessen im Spiel

Das zweite Beispiel beschreibt die Problematik um die Entwicklung der Flughafenregion. Nicht erst seit dem Swissair-

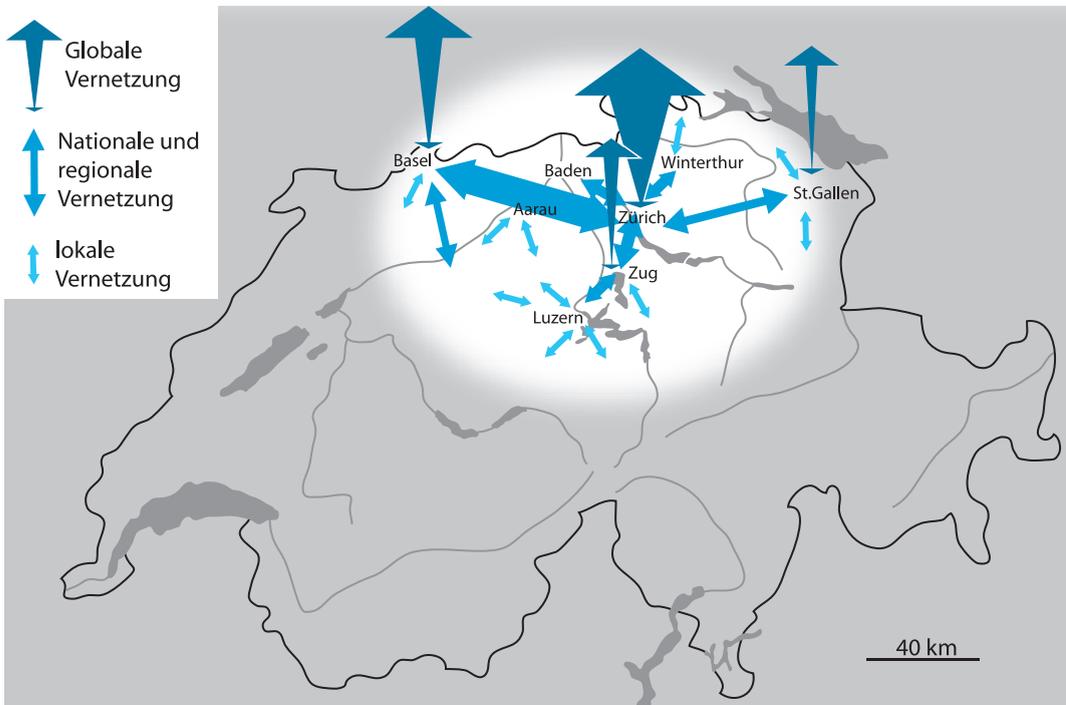
1+2 Zürich West ist die City_2: Städtische, kantonale und nationale Standortentwicklungspolitik müssten besser verknüpft werden



3 Die Schweiz kennt zwei Metropolregionen als Wissensräume von europäischem Zuschnitt (Alain Thierstein, Christian Kruse, Lars Glanzmann, Simone Gabi, Nathalie Grillon, Raumentwicklung im Verborgenen. Untersuchungen und Handlungsfelder für die Entwicklung der Metropolregion Nordschweiz, erscheint 2006 in Zürich)

4 Darstellung der Vernetzungen durch Wissensaustausch bei wissensintensiven Wirtschaftstätigkeiten

3



4

Grounding und der einseitig erlassenen deutschen Verordnung zur Einschränkung des Anfluges von Norden her sind die Perspektiven für die Raumentwicklung um den Flughafen Zürich-Kloten düster und unsicher geworden. Zusätzliche Lärmbelästigung, Bauboom und Planungsunsicherheit sind Stichworte, die seit einigen Jahren die Nerven haben blank liegen lassen. Bisher wurde es von allen beteiligten Akteuren in Gemeinden, Kanton und Bund verpasst, Zürich als grossräumiges Produktions- und Innovationssystem und damit als nationale raumordnungspolitische Aufgabe zu begreifen, die nicht am Perimeter der Konzessionshoheit für den Flughafenbetrieb endet.

Einen wichtigen Ansatz für die Entschärfung dieser verfahrenen Situation leistete der Bundesrat mit seinem *Bericht über die Luftfahrtpolitik des Bundes*. Darin bekennt sich der Konzessionsgeber des Flughafens «weiterhin zu einer nachfrageorientierten Entwicklung der Landesflughäfen. Im Rahmen von Nachhaltigkeitsüberlegungen sind jedoch Ausnahmen denkbar, in denen von diesem Grundsatz abgewichen werden kann.»⁸ Damit der Bund seine luftfahrtpolitische Verantwortung sowie seine Interessen und Ziele künftig umfassender und direkter wahrnehmen kann, prüft er Möglichkeiten zur Durchsetzung grösserer Bundeskompetenzen. Insbesondere prüft er den Erlass von Nutzungseinschränkungen in Gebieten, welche durch den Fluglärm belastet werden. Solche Nutzungseinschränkungen können in Form von spezialrechtlichen Baulinien oder Lärmzonen angeordnet werden. Sie würden durch den Bund – im Einvernehmen mit dem Flughafenhalter und dem Standortkanton – erlassen.⁹

Diese Klarheit lässt nichts zu wünschen übrig. Die Flughafenproblematik ist das Paradebeispiel für die Notwendigkeit von nationaler Raumentwicklungspolitik. Der Flughafen Zürich ist ein wichtiger Arbeitgeber für die Standortregion Glatttal-Stadt; auf dem Flughafenareal und seiner Umgebung wächst eine «Airport City» heran. Darüber hinaus ist «[d]er

Luftverkehr [...] ein massgeblicher Bestandteil des nationalen Verkehrssystems, bildet eine wichtige Voraussetzung für die Standortattraktivität der Schweiz und stellt einen bedeutenden Volkswirtschaftsfaktor dar.»¹⁰

Bisher hat ein grossräumiges Standortmanagement dieser internationalen Netzwerkinfrastruktur gefehlt. Die heutige Blockade ist die Folge sich selbst verstärkender Versäumnisse aus den letzten 25 Jahren. Die Optik aller Akteure war zu eigensinnig, zu kleinräumig und zu kurzatmig – angefangen bei einer unrealistischen Expansionsstrategie von Swissair, dem Abseitsstehen der Schweiz nach dem EWR-Nein 1992, der mangelnden Steuerung des Raumsystems Flughafen durch den Bund und den Kanton Zürich bis hin zu kommunalen Planungslogiken. Zudem hat der Kanton Zürich lange in Selbstüberschätzung gelebt. Doch seine Leistungsfähigkeit ist entscheidend von der tatkräftigen und kooperativen Partnerschaft mit den Anrainerkantonen und den süddeutschen Nachbarn abhängig. Der Anti-Zürich-Reflex schlägt just im Moment zurück, in dem grossräumige Entwicklungsstrategien von Nöten wären. Schliesslich hat auch die Stadt Zürich spät begriffen, dass der Stadtflughafen Zürich-Kloten die eigene Funktionsfähigkeit unmittelbar betrifft.

Metropolregion Nordschweiz – Chancen und Defizite

Das dritte Beispiel spannt den Perimeter am weitesten und zeigt die Existenz einer Metropolregion Nordschweiz mit knapp vier Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern. Neben der städtebaulich-physischen Realität präsentiert sich ein weit ausgreifender Funktionsraum, der an die internationale Wirtschafts- und Imagewelt angekoppelt ist. Dieser Lebens- und Wirtschaftsraum umschliesst nicht nur Zürich, sondern auch Basel, Luzern, Zug, Schaffhausen, St. Gallen, Chur sowie Teile Süddeutschlands.

Selbsttragende räumliche Entwicklung ist heute nicht nur eine Frage der Ressourcenausstattung, sondern auch der kri-

tischen Masse von Vielfalt an Möglichkeiten und von Ähnlichkeiten an realisierten Potenzialen. So betrachtet, vermag die Stadt Zürich die zentralen metropolitanen Funktionen nicht eigenständig zu bewältigen. Selbst wenn man die Agglomeration oder den Kanton Zürich zur Kernstadt hinzuzählt, bleibt die Metropolregion Zürich im internationalen Vergleich – etwa zu Regionen wie Frankfurt/Rhein-Main, Rhein-Ruhr oder der holländischen Delta-Metropolis – im beseren Falle ein kleiner, wenngleich feiner Mitspieler.

Gleichwohl ist absolute Grösse im globalen Markt um Aufmerksamkeit und Investorengunst nicht spielentscheidend. Doch der Blick auf internationale Stadt- oder Metropolregionen zeigt, dass ausreichende Dichte und Qualität der Austauschbeziehungen sowie der räumlichen Nähe wichtig sind, will man entweder auf dem globalen Niveau der «Weltstädte» oder auf der kontinentalen Ebene im Wettbewerb um zentrale Steuerungsfunktionen mitspielen.

Funktionale Verflechtungen von Wirtschaftsunternehmen einerseits und infrastrukturelle Vernetzungen andererseits machen Metropolregionen zu einem Phänomen, das einer systematischen Analyse noch weitgehend harrt. Im Jahr 2003 hat ein europaweites Team von Raumwissenschaftlern begonnen, die Entwicklung der polyzentrischen Metropolregionen im Kontext der sich ausbreitenden Wissensökonomie zu untersuchen. Handlungsvorschläge für die langfristig gedeihliche Entwicklung und Steuerung solcher grossmassstäblicher Funktionsräume ergänzen diese Analysen.¹¹

Wie grenzt man eine Metropolregion ab? Hierzu drei Kriterien:

1. Die *Innovationsfunktion* umfasst High-Services und High-Tech. High-Services stehen für hochwertige, wissensintensive Dienstleistungen, die einen hohen Bedarf an qualifizierten und oft auch internationalen Arbeitskräften aufweisen. High-Tech meint die wissensbasierten, innovativen Produktionsunternehmen.
2. Die *Gatewayfunktion* hebt die Funktion von Metropolregionen als Knotenpunkte nationaler und internationaler Transport-Netzwerke hervor.
3. Die *Regulationsfunktion* rückt hingegen die politische, wirtschaftliche und finanzmarktliche Steuerung und Kontrolle ins Zentrum der Betrachtung.

Die Metropolregion Nordschweiz präsentiert sich in morphologischer Sicht zwar als polyzentrischer Raum. Betrachtet man jedoch die tiefer liegenden relationalen Entwicklungen – getrieben durch die Standortwahlstrategien von Firmen der Wissensökonomie –, so erkennen wir eine neue räumliche Hierarchie, die als verdichteter Vernetzungsraum wissensintensiver Unternehmen auf der Landkarte hervortritt.¹² Die Agglomeration Zürich spielt dabei die Rolle als *hub* in einer globalisierten Welt sich ausbreitender Wissensökonomie.

Die Analyse zeigt, dass die Region Zürich über eine herausragende Dichte an internationalen Austauschbeziehungen von branchenspezifischem, hochwertigem Wissen verfügt. Für die einzelnen Agglomerationen bedeutet dies, dass ihre erfolgreiche wirtschaftliche Weiterentwicklung von ihrer Beteiligung im Netz des Wissensaustauschs der gesamten

Europäischen Metropolregion Nordschweiz abhängt. Die wirtschaftliche Bedeutung einzelner Zentren dieses Raumes kann somit nur im Kontext ihrer Position in der Metropolregion Nordschweiz verstanden werden.

Zürich ist die wichtigste dieser Drehscheiben zwischen der globalen und der lokalen Welt der Wissensökonomie. Damit zeigt sich die neue Geografie von wirtschaftlichem Wissensaustausch. Es gibt einige wenige, räumlich konzentrierte «Kompetenz-tore zur Welt», durch die Wissen von anderen global bedeutsamen Drehscheiben in die Metropolregion gelangt. Umgekehrt wird lokal spezifisches Wissen aus der eigenen Metropolregion in die globalen Netzknoten exportiert.¹³

In der schematischen Darstellung wird die neue räumliche Hierarchie der Wissensökonomie deutlich. Die Metropolregion Nordschweiz wird durch die Achse Zürich–Basel aufgespannt. Erst der vertiefte, analytisch innovative Blick enthüllt die enge Verflechtung zu einem virtuellen Korridor der Wissensökonomie. Was auf der Anschauungsebene nicht verbunden zu sein scheint, ist relational betrachtet intensiv verknüpft.

Handlungsbedarf auf verschiedenen Ebenen

Zürich S/M/L/XL? Die drei Beispiele räumlicher Entwicklung zeigen auf unterschiedlichen Massstabsebenen, dass Zürich eine variable Grösse besitzt. Im Fall von Zürich West ist der Stadtteil weit mehr als nur ein Quartier; er erfüllt städtische, ja überregionale Funktionen. Die Flughafenregion Zürich belegt, dass Zürich weit mehr ist als die Kernstadt und der Kanton gleichen Namens. Die Europäische Metropolregion demonstriert gar, dass dieser international betrachtet entscheidende Raumbezug mit dem Label «Zürich» allein nicht adäquat zu beschreiben ist. Wie positioniert sich darin das offizielle, hoheitliche Zürich, und mit welcher Wahrnehmung über den relevanten Handlungsraum?

Eine integrierte Gestaltung ist heute nur möglich, wenn Standortmanagement und Raumentwicklungspolitik in sinnvoller Wechselwirkung verknüpft werden. Die Frage lautet: Wie gelingt es, die raumwirksamen sektoralen Politikfelder so zu koordinieren, dass auf den entscheidenden räumlichen Massstabsebenen erwünschte, langfristig tragfähige Ergebnisse entstehen können? Diese Aufgabe kann man als Standortmanagement bezeichnen. Sie fasst das komplexe und faszinierende Gebilde von Stadt- oder Metropolregion als Ganzes ins Auge. Zu handeln ist auf drei Ebenen.

1. Das Standortmanagement erarbeitet eine *Vision* für die Stadt- und Metropolregion. Denkstoff bietet die Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing, die im November 1998 als Public-Private-Partnership gegründet wurde. Mitglieder sind neben grossen Privatunternehmen der Kanton und die Stadt Zürich, die Stadt Winterthur sowie die Kantone Graubünden, Glarus, Schaffhausen, Solothurn, Schwyz und Aargau. Die Stiftung fördert das Standortmarketing des Wahrnehmungspersimeters auf internationalem Massstab nach dem Motto *think international, act big*. Was als Marketingansatz funktioniert, muss für die Metropolregion Nord-

schweiz auf den Boden gebracht werden. Erfolgreiche Standortpromotion führt zur Frage, wie man gemeinsam die nach aussen erfolgreich vermittelten Standortqualitäten in diesem Lebens- und Wirtschaftsraum erzeugen kann. Wer trägt welche Qualitäten für diesen Wertschöpfungsprozess bei?

2. Die *Strategie* formuliert langfristige Zielpfade und Prozesse zur Umsetzung der Vision. Die Greater Zurich Area AG (GZA) unterstützt als operativer Arm der Stiftung internationale Unternehmen bei der Evaluation möglicher Firmenstandorte und der Ansiedlung in der GZA. «Als weltoffene Region inmitten von Europa verfügt die Greater Zurich Area über eine einmalige Businessinfrastruktur in entspannter Atmosphäre. Hier erbringen Unternehmen Spitzenleistungen in einer Parklandschaft.»¹⁴ Erste strategische Ansätze für die Zusammenarbeit von GZA, Kanton und Stadt Zürich umfassen die Förderung von Firmen-Headquarters, Kleinstunternehmen in der Kreativwirtschaft, historisch aus dem Industrieunternehmen herausgewachsene High-Tech-Nischenproduzenten, Life-Sciences-Spin-off aus der Hochschule und Finanzdienstleistungsunternehmen. Diese so genannten Clusterstrategien haben sehr unterschiedliche räumliche Reichweiten. Im Falle der Medizinaltechnik zeigt eine neue Studie, dass es nur einen einzigen sinnvoll abgrenzbaren Cluster gibt. Dieser orientiert sich jenseits der Metropolregion

Nordschweiz an der Schweiz und dem grenznahen Ausland.¹⁵ Die Finanzdienstleister¹⁶ sowie die Kreativwirtschaft¹⁷ hingegen sind eher in der urbanen Kernstadt Zürich konzentriert. Diese Spannweite dokumentiert die grosse Herausforderung, die gemeinsame Strategieentwicklung sachlich zwingend und räumlich adäquat zu gestalten.

3. Die operative Ebene des Standortmanagements *entwickelt Systeme*: Hier stellt sich die Frage nach den konkreten Massnahmen, die zu treffen, und nach den Leistungsangeboten, die zu erbringen sind. Dazu gehören insbesondere räumliche und institutionelle Überlegungen. An welchen Standorten sollen Gebäude und Funktionen platziert werden, damit sie sowohl die übergeordnete Strategie der Standortentwicklung als auch die lokale räumliche Qualität aufnehmen können? Beispiele für umstrittene Standorte sind Projekte wie das Stadion Zürich, das Kongresshaus, das Casino, die Verkehrsdrehscheiben oder die Science City der ETH Zürich.

Standortwettbewerb findet heute Grenzen übergreifend auf einer Massstabsebene statt, die unser mikroföderales Sozialisierungsmuster kaum erkennen, geschweige denn vorausschauend beantworten kann. Die Herausbildung einer Metropolregion Nordschweiz fordert alle heraus – denn fast unbemerkt von breiterer Öffentlichkeit wird die Schweiz neu gezeichnet.

Autor: Alain Thierstein ist ordentlicher Professor für Raumentwicklung an der Fakultät Architektur der Technischen Universität München. Als Wirtschaftswissenschaftler beschäftigt er sich vor allem mit Regional- und Stadtentwicklung, Regional- und Raumentwicklungspolitik, Innovations- und Technologiepolitik, regionaler Nachhaltigkeit sowie der Evaluation von Politikmassnahmen.

Im März 2003 erscheint von Alain Thierstein, Christian Kruse, Lars Glanzmann, Simone Gabi und Nathalie Grillon das Buch *Raumentwicklung im Verborgenen. Untersuchungen und Handlungsfelder für die Entwicklung der Metropolregion Nordschweiz* im NZZ Buchverlag, Zürich.

1 Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing (Hrsg.), *Standortmonitoring Wirtschaftsraum Zürich 2005*, Zürich 2005, S. 6. Erarbeitet durch Credit Suisse, Economic Research. Zürich: Greater Zurich Area AG.

2 Ebd., S. 7.

3 Vgl. Alain Thierstein, Patrick Dümmler, Christian Kruse, «Die europäische Metropolregion Zürich – zu gross um wahr zu sein?», in: *DISP* 152, 1, 2003, S. 87–94.

4 Felix Müller, «Modern und rentabel, ja nicht auffällig und gross», in: *NZZ am Sonntag*, 30. Mai 2004, S. 21.

5 Ebd.

6 Fachstelle für Stadtentwicklung der Stadt Zürich (Hrsg.), *Nachhaltige Entwicklung Zürich West. Statusbericht 2004 aus Sicht der Stadt Zürich*, Zürich 2004.

URL: http://www3.stzh.ch/internet/fste/home/quartentw_top/entwplanung.html

7 Alain Thierstein, Wilhelm Natrup, Sabine Friedrich, Dunja Binggeli, Carolina Grimaldi, *Aufbruch West? Nachhaltige Entwicklung und städtische Erneuerung am Beispiel von Zürich West*, Zürcher Kantonalbank (Hrsg.), Zürich 2005.

8 Bundesrat, *Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz 2004*, Bern 2004, S. 57.

9 Ebd.

10 Ebd., S. 28.

11 Alain Thierstein, Christian Kruse, Lars Glanzmann, Simone Gabi, Nathalie Grillon, *Raumentwicklung im Verborgenen. Untersuchungen und Handlungsfelder für die Entwicklung der Metropolregion Nordschweiz*, Zürich 2006 (im Erscheinen).

12 Ebd.

13 Ebd.

14 Greater Zurich Area AG, *Jahresbericht 2004*, Zürich 2004, S. 6.

URL: http://www.gza.ch/default_de.asp

15 Patrick Dümmler, *Wissensbasierte Cluster in der Schweiz: Realität oder Fiktion? Das Beispiel der Medizinaltechnikbranche*, Dissertation ETH Zürich, Nr. 16082, Zürich 2005.

16 Christian Kruse, *Börsengänge am Finanzplatz Schweiz. Vernetzte Finanzintermediäre als Erfolgs- oder Risikofaktor für Börsenunternehmen?*, Dissertation ETH Zürich, Zürich 2005 (im Erscheinen).

17 Thom Held, Christian Kruse, Michael Söndermann, Christoph Weckerle, *Kreativwirtschaft Zürich – Synthesebericht*, Hochschule für Gestaltung und Kunst Zürich, Zürich 2005.

verlag@museum-gestaltung.ch