

## Auf dem Sprung in die europäische Champions League

Von Felix Aeppli, Dr.phil., Historiker, Erwachsenenbildner & Stonologe, Zürich

Zürich ist mehr als nur die Kernstadt einer Wirtschaftsregion, die weit über das Kantonsgebiet hinausragt. Der Name dient dem ganzen Raum als Markenzeichen. Davon profitieren auch die „Randgebiete“. Zürich ist der Wirtschaftsstandort Nummer 1 der Schweiz und baut diesen Vorsprung aufgrund einer Reihe von Standortvorteilen laufend aus. Man misst sich nicht mehr mit anderen Schweizer Städten, sondern strebt den Sprung in die europäische Champions League an.

Wer vom Wirtschaftsraum Zürich spricht, denkt zunächst an die Agglomeration Zürich mit der Kantonshauptstadt und ihrem Einzugsgebiet von weiteren hundert Gemeinden, einem Wirtschaftsraum von 940'000 Einwohnern (Stand 1990; die Ergebnisse der Volkszählung 2000 waren bei der Drucklegung noch nicht greifbar). Mit den im letzten Jahrzehnt neu zur Agglomeration gestossenen Gemeinden ist die Einwohnerzahl von 1 Million überschritten worden. Dieses „Millionen-Zürich“, gelegentlich auch als „Ballungsraum mit den meisten Millionären der Schweiz“ definiert und ironisiert, ist der mit Abstand wichtigste Wirtschaftsstandort der Schweiz. Nachfolgend wird der „Wirtschaftsraum Zürich“ mit dem Einzugsgebiet des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) gleichgesetzt. Dieses umfasst nicht nur den gesamten Kanton Zürich, sondern auch 16 Aargauer Gemeinden, ebenso die Schwyzer Gemeinden Wollerau und Freienbach am oberen Zürichsee und die Stadt Rapperswil, um die sich die Zürcher in ihrer 650-jährigen Geschichte vergebens bemühten, die aber dank der Autobahn N3 und der S-Bahn im ausgehenden 20. Jahrhundert ebenfalls in den Sog Zürichs geriet.

Im diesem Wirtschaftsraum Zürich leben knapp 20 Prozent der Bevölkerung der Schweiz, welche mehr als ein Viertel des nationalen Volkseinkommens erwirtschaften. Keine andere Region weist ein annäherndes Wirtschaftsergebnis oder -potenzial auf. Zürich übertrifft auch deutlich alle anderen Schweizer Städte, was nationale und internationale Hauptsitze anbelangt. 27 der hundert grössten Schweizer Unternehmungen haben ihren Hauptsitz in der Wirtschaftsregion Zürich, zehn der 50 grössten in der Stadt Zürich. Bei den Hauptsitzen internationaler Unternehmen schneidet die Region sogar noch besser ab. Stützpfiler der Zürcher Volkswirtschaft ist eine Mischung von mehreren wertschöpfungsstarken Branchen, zu

der neben dem vorherrschenden Finanzsektor Banken und Versicherungen die Bereiche Verkehr und Kommunikation, unternehmensbezogene Dienstleistungen, Handel und Elektroindustrie gehören. Zürich kann mit einer ganzen Reihe Standortfaktoren aufwarten, dank derer der Vorsprung gegenüber der übrigen Schweiz laufend ausgebaut wird. Als wichtigste sind hier zu nennen die hervorragende Verkehrsinfrastruktur, ein hohes Ausbildungsniveau, die niedrige Steuerbelastung und ein breit gefächertes Angebot von Bildungsinstitutionen.

### *Hervorragende Verkehrsinfrastruktur*

Sowohl auf der Strasse, per Bahn als auch in der Luft ist die Region Zürich sehr gut erschlossen. Die Gründung des Zürcher Verkehrsverbunds im Jahr 1990 markiert dabei einen Meilenstein: Der ZVV nahm die bestehenden Wirtschaftsbeziehungen und Pendlerströme auf und bündelte sie. Er band mit seinem Angebot bisher abgelegene Teile innerhalb des Kantonsgebiets - so etwa das Knonaueramt oder das Wehntal - enger in den Wirtschaftsraum ein. Aber er schuf auch organisatorisch völlig neue Voraussetzungen, indem er funktionale anstelle der hergebrachten politischen Grenzen setzte: Gegen „Innen“ hob er die Gemeindegrenzen faktisch auf und gegen „Aussen“ machte er auch an den Kantonsgrenzen nicht Halt und bezog jene Gebiete des Aargaus, des Kantons Schwyz und des Kantons St. Gallens mit ein, die punkto Erwerbstätigkeit, Konsum- und Freizeitverhalten ebenfalls längst nach Zürich ausgerichtet waren. Dank dem Verkehrsverbund verfügt die Stadt Zürich über die weit herum grösste Erschliessungsdichte des öffentlichen Verkehrs, die auch genutzt wird: 72 Prozent der Werktätigen kommen hier ohne Auto aus; 38 Prozent benutzen den öffentlichen Verkehr, 34 Prozent gehen zu Fuss oder mit dem Fahrrad zur Arbeit. Kernstück des ZVVs ist die S-Bahn, die seit 1990 nach einem effizienten Taktfahrplan verkehrt. Dazu wurden mehrere Strecken und ein unterirdischer Bahnhof unter dem Zürcher Hauptbahnhof neu gebaut. Dank der zentralen Führung profitieren die Reisenden von einem zeitgemässen Tarifsystem: Ein Ticket gilt nicht mehr für eine Fahrt von A nach B, sondern es berechtigt zu unbegrenzter Mobilität und freier Wahl des Verkehrsmittels in einem bestimmten geographischen Bereich während einer bestimmten Zeit. Der Verkehrsverbund verwöhnt Zürcher Pendler und Reisende 19 Stunden pro Tag - und er schraubt damit offensichtlich ihre Ansprüche permanent in die Höhe: Wie sonst wäre es zu erklären, dass die Institution an der EXPO 2000 in Hannover als mustergültiges Nahverkehrssystem ausgezeichnet wurde, während sie die Einheimischen mit einem mageren „genügend bis gut“ benoteten?

Neben dem Verkehrsverbund, welcher vor allem den Pendler- und Freizeitverkehr innerhalb der Region Zürich regelt, hat das Konzept „Bahn 2000“ Zürich auch national zum vorherrschenden Bahnknotenpunkt gemacht. Die Abfahrtszeiten im Zürcher Hauptbahnhof, jeweils unmittelbar

nach der vollen Stunde, legen faktisch den Fahrplan auf allen Intercity-Verbindungen fest, zwischen Solothurn und Biel genauso wie zwischen St. Gallen und Winterthur. Sie bestimmen ausserdem, in welche Regionen direkte Zugskompositionen angeboten werden und wo umgestiegen werden muss.

Von sämtlichen ausländischen Unternehmen, die im Wirtschaftsraum Zürich operieren, wird der Flughafen Zürich-Kloten - neuerdings „Unique Zurich Airport“ geheissen - als einer der wichtigsten, wenn nicht gar als wichtigster Standortvorteil der Region bezeichnet. Die Bedeutung des Flughafens geht weit über die Region Zürich hinaus. Er ist mit 180 direkt angeflogenen Destinationen in 83 Ländern das Tor der Schweiz zur Welt. 21 Millionen Passagiere flogen 1999 hier ab oder landeten hier. Die jährlichen Zuwachsraten bei den Flugpassagieren liegen in zweistelliger Höhe, und die momentan laufende 5. Bauetappe ist das grösste Bauprojekt der Schweiz. Freilich werden hier auch die Grenzen des Wachstums deutlicher spürbar als anderswo: Seitdem Baden-Württemberg das Abkommen für das Überfliegen seines Staatsgebiets gekündigt hat, ist die „Demokratisierung des Fluglärms“ zu einem politischen Dauerbrenner zwischen den Zürcher Gemeinden geworden. Mit 270'000 Flugbewegungen pro Jahr ist für viele AnwohnerInnen buchstäblich die Schmerzgrenze erreicht, wenn nicht gar überschritten. Der Flughafen spiegelt symptomatisch einen Zielkonflikt: Die Direktverbindungen nach 180 Destinationen lassen sich nur einigermaßen wirtschaftlich füllen, wenn Passagiere zuerst von auswärts nach Zürich-Kloten eingeflogen werden. Diese Hub-Funktion des Airports beschert entsprechenden Mehrverkehr zu Lasten der Region.

### *Niedrige Steuerbelastung, hohes Ausbildungsniveau*

Nicht nur punkto Verkehrsgunst, auch was die Steuerbelastung angeht, schneidet Zürich gegenüber den meisten Schweizer Mitkonkurrenten gut bis sehr gut ab. Auch wenn der Zürcher Finanzdirektor gelegentlich wehmütig in den Kanton Zug oder in die Schwyzer Gemeinden am oberen Zürichsee (die sogenannte „Diamantenküste“, seit ein paar Jahren beliebtes Domizil für Casino-Kapitalisten vom Schlage Martin Ebners) blicken mag, so ist, gesamtschweizerisch betrachtet, die Zürcher Steuerbelastung als günstig bis sehr günstig einzustufen. Sowohl für juristische wie für natürliche Personen liegt die Belastung in den Kantonen Bern und Basel durchschnittlich dreissig Prozent über dem zürcherischen Mittel, in der Romandie gar über fünfzig Prozent.

Bleibt als letzter Standortvorteil, mit dem sich Zürich laufend von den übrigen Regionen der Schweiz absetzt, das hohe Ausbildungsniveau zu erwähnen. Ein Fünftel der Bevölkerung des Kantons Zürich hat eine höhere Berufsausbildung abgeschlossen, eine Universität oder eine Hochschule besucht. Die Nähe zu Forschungsstellen und Technopark, zu Universitäten und

Fachhochschulen ist gerade in Branchen, die zum grossen Teil Zürichs wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestimmen, von wettbewerbsentscheidender Bedeutung. Die vielen staatlichen und privaten Ausbildungs- und Forschungsinstitute lässt man sich in Zürich etwas kosten, doch darf vermutet werden, dass sich diese Investitionen wieder auszahlen: Der graugewandete Solothurner Banker mit bunter Krawatte, die Motorrad fahrende Juristin aus Luzern, die alternative Psychologin aus dem Thurgau und die Rave verzückte Sekretärin aus dem Glarnerland, sie alle bleiben nach ihrer Ausbildung in Zürich hängen, zunächst angezogen von den höheren Löhnen und den besseren Aufstiegsmöglichkeiten, dann aber zunehmend angetan von der Wohn- und Lebensqualität in der Region, der sie anfänglich so skeptisch gegenüberstanden. Nur am Rande sei angemerkt, dass in der Stadt Zürich mehr Bündner leben als in Chur.

Dass Zürich in absehbarer Zukunft etwas von seiner wirtschaftlichen Vormachtstellung innerhalb der Schweiz einbüßen könnte, ist unwahrscheinlich, im Gegenteil: Immer weitere Landstriche geraten in den Sog Zürichs. Nicht zufällig handelt es sich dabei um jene Regionen, deren Zentren die Endpunkte der Zürcher S-Bahnlinien bilden, die aber (vorläufig?) ausserhalb des eigentlichen ZVV-Verbandsgebiets liegen. Zu Recht wird heute bereits von einem „Metropolitanraum Zürich“ gesprochen, welcher neben dem Kantonsgebiet auch die Agglomerationen Baden, Brugg, Lenzburg, Wohlen, Zug, Pfäffikon-Lachen, Einsiedeln, Rapperswil-Jona und Frauenfeld umfasst und somit fünf Kantone berührt.

### *Abschied vom zwinglianischen Puritanismus*

Die Vorteile, die das Zusammengehen mit der reichsten Region der Schweiz bietet, sind offensichtlich. Selbst in Zug und Ausserschwyz ist man sich bewusst, dass die lokalen Steuerwunder ohne die Nähe zu Zürich und dessen Infrastruktur undenkbar wären. Offene Opposition gegen die Zürcher Vorherrschaft kommt, wenn überhaupt, lediglich aus zwei Ecken: Aus der Regio Basiliensis und der lemanischen Agglomeration, aus den beiden Regionen der Schweiz also, die in ihrer näheren Umgebung dasselbe verfolgen, aber im nationalen Massstab doch weit hinter Zürich zurückbleiben. Dabei fehlt es in letzter Zeit nicht an Auftritten Zürichs, die zum Widerspruch reizen. Speziell der neue Werbeslogan „Zurich - Downtown Switzerland“, der das biedere „Little Big City“ abgelöst hat, grenzt innerhalb der helvetischen mikroföderalistischen Struktur an eine Provokation. Doch spiegelt er das neue Selbstverständnis Zürichs, das sich in Windeseile vom zwinglianischen Puritanismus mit seiner vornehmen Zurückhaltung verabschiedet hat.

Es scheint, dass das traumatisierende Erlebnis der Rezession, welches die Region und die Stadt Zürich stärker traf als manche anderen Teile der Schweiz, möglichst rasch vergessen

werden soll. Offen wird nun zur Schau getragen, was man hat. Der postmoderne Hedonismus trägt das Seine dazu bei, dass nun (fast) alles möglich ist. Augenfälligster Ausdruck dieses Wandels ist die „Street Parade“. Deren siebte Durchführung liess im August 2000 weit mehr als eine halbe Million Raver und Raverinnen aus ganz Mitteleuropa in Verzückung ans Zürcher Seebecken strömen und wurde erstmals auch vom Schweizer Fernsehen live übertragen. Im Sommerhalbjahr vergeht mittlerweile in Zürich kaum ein Wochenende ohne Massenveranstaltung: Da jagen sich In-Line-Marathon und Seenachtsfest, Kino am See und Frauentriathlon, Theaterspektakel und europäische Blasmusiktage, Niederdorf- und Langstrassenfest in einem Rhythmus, der die alteingesessene Stadtbevölkerung dankbar aufschnauften lässt, wenn ihre Innenstadt an einem Sonntag für einmal *nicht* gesperrt ist. („Permanentes Knabenschieszen“ diagnostizierte Dieter Meier angesichts des mangelnden Gesamtkonzepts dieser Grossanlässe.)

Seit der Liberalisierung des Gastgewerbegesetzes im Jahre 1996 ist die Polizeistunde in Zürich faktisch abgeschafft. Spätabendlich gehen seither unzählige Dance-, Techno- und Hip-Hop-Parties über die Bühne. Freitag- und Samstagnachts karren Busse jenen Teil der Festgemeinde, der nicht bis zur After-Hour-Party im Morgengrauen durchhält, zwischen Mitternacht und drei Uhr morgens noch in die hintersten Krachen der Agglomeration. Nicht nur in der Freizeit, auch beim Konsum wird auf den Putz gehauen, was das Zeug hält: Die Ladenschlusszeit, in Zürich seit Menschengedenken wochentags um 18.30 Uhr, wurde unlängst auf 20 Uhr neu festgesetzt und soll demnächst gar auf 23 Uhr verschoben werden (einzig die Gewerkschaften sperren sich noch dagegen).

### *Wirtschaftlicher Überfluss - postmoderne Beliebigkeit*

Die Stadt Zürich selbst hat sich innert Kürze von einer rezessionsgeplagten Grossgemeinde zur Boom-City verwandelt. Der von der SP-Bauvorsteherin Ursula Koch in den späten 80er Jahren formulierte Leitsatz „Zürich ist gebaut“ scheint Lichtjahre entfernt. Die Rezession der 90er Jahre hat bei den Grünen und bei der Linken den Glauben an das Wundermittel „Nullwachstum“ gebrochen, und stillschweigend wurde hier der fast fundamentalistische Widerstand gegen die Erhöhung der Arbeitsplatzzahl innerhalb der Stadt aufgegeben. Und im letzten Drittel des vergangenen Jahrzehnts überstieg denn auch die Zahl der Arbeitsplätze jene der Einwohner (358'000). Doch der rot-grün dominierte Stadtrat hat sich (auch) zum Ziel gesetzt, mit 10'000 neuen Wohnungen einen Teil jener Leute zurückzugewinnen, die der Stadt vor Jahren den Rücken kehrten. Im Zentrum der Stadtentwicklung steht die Umnutzung von brachliegenden Industriearealen, das Zauberwort für die Entwicklung heisst „private & public partnership“. Private Eigentümer und Stadt planen zusammen eine durchmischte Nutzung von Arbeiten,

Einkaufen, Wohnen, Unterhaltung, Kultur und Freizeit, all dies, möglichst ohne allzuviel zusätzlichen Privatverkehr zu generieren. Das „Zentrum-Zürich-Nord“ (ehemals Oerlikon-Bührle / ABB), mit 620'000 m<sup>2</sup> die grösste Industriebrache der Schweiz, und die Überbauung „Zürich-Limmat-West“ sind erste Beispiele dieser neuen Konzeption. In Zürich-West befindet sich auch - in Sichtweite von Roger Schawinskis „Tele 24“, dem ersten privaten Fernsehen der Schweiz und des neuverglasteten Hochhauses des Internet-Providers Bluewin - die neue Aussenstation des Schauspielhauses, der Schiffbau, mit dessen beiden Bühnen der neue Chefdramaturg Christoph Marthaler Zürich kulturell wieder an die europäische Theaterspitze heranführen soll.

Der neue Werbeslogan von „Zurich - Downtown Switzerland“, passt exakt in diese Aufbruchsstimmung, in der sich wirtschaftlicher Überfluss und postmoderne Beliebigkeit treffen. Der Slogan, der nicht weniger postuliert als Zürichs Anspruch, punkto Arbeit, Konsum, Kultur und Freizeit der Nabel der Schweiz zu sein, ist - bei Licht betrachtet - nicht einmal ganz falsch. Rein wirtschaftlich haben die anderen Schweizer Grossstädte der Dominanz Zürichs wenig entgegenzusetzen. Basel spielt zwar in seinem Einzugsgebiet auch eine zentrale Rolle, ist aber durch nationale Grenzen eingeeengt und zudem zu stark auf eine einzige Branche konzentriert. Diese, die Chemie- und Pharma-Industrie, wird von der Zürcher Wirtschaft nicht als Konkurrenz empfunden, sondern bestenfalls als Ergänzung zur eigenen Medizinal High-Tech wahrgenommen, die, wie das Beispiel Sulzer zeigt, verschiedentlich die alte Schwerindustrie erfolgreich ersetzt hat. Die fast schon traditionelle Rivalität zwischen Zürich und Basel, oftmals auf Fasnachtsstufe abgehandelt, macht den Zürchern kein Bauchweh. Man spielt sozusagen in verschiedenen Kategorien. Dass bei der Fusion von Bankverein und UBS der Basler Geist das Zürcher Kapital übernommen hat, mag zutreffen. Doch würde jemand ernsthaft darauf wetten, dass sich der Hauptsitz des Konzerns in zehn Jahren an der Basler Aeschenvorstadt und nicht an der Zürcher Bahnhofstrasse befindet (momentan existieren zwei Geschäftssitze)? Wenn die drei Radiostudios Bern, Basel und Zürich tatsächlich zu einem einzigen zusammengelegt werden sollten, dann scheint wiederum Zürich die besten Karten zu besitzen.

### *Professionelles Standortmarketing*

Die Wirtschaftsregion Zürich misst sich mittlerweile nicht mehr mit den anderen Schweizer Städten, angestrebt wird vielmehr ein Platz in der europäischen Champions League. London und Paris liegen dabei natürlich ausser Reichweite, aber mit Frankfurt, Brüssel, Amsterdam, Madrid, Barcelona und München glaubt man mithalten zu können. Das ehrgeizige Ziel soll durch ein professionelles Standort-Marketing erreicht werden, für das die „The Zurich Network“ verantwortlich zeigt. Das Unterfangen, aus der ganzen Welt Investoren und Unternehmen nach Zürich zu holen, ist binnenschweizerisch nicht ohne Brisanz: Wird Zürich noch mächtiger,

geraten die helvetischen Konkurrenten fast zwangsläufig noch weiter ins Hintertreffen. „The Zurich Network“ vermarktet indes nicht nur die Agglomeration Zürich, sondern definiert ihren geographischen Rayon als Radius von 60 km gemessen ab dem Flughafen Zürich-Kloten. Damit gehören auch der Kanton Schaffhausen, der Grossteil des Thurgaus, des Kantons St. Gallen, des Kantons Schwyz sowie die Städte Aarau, Zug und Luzern zum Einzugsgebiet. Getragen wird die Standortpromotion von einer Stiftung, an der sechs Unternehmungen (ABB, CS, Swiss Re, UBS, ZKB, Zurich FS), die Städte Zürich und Winterthur sowie die Kantone Zürich, Schaffhausen, Glarus und Graubünden sich finanziell beteiligen. Vornehm abseits halten sich bisher Zürichs Nachbarkantone Zug, Aargau, Schwyz und St.Gallen. Ob hier die alte konfessionelle Spaltung noch nachwirkt oder ob man einen weiteren Anstieg Zürichs nicht noch finanziell mitzutragen gewillt ist?

Bleibt zum Abschluss die grösste Opposition innerhalb der Schweiz gegen die Zürcher Übermacht, jene aus der lemanischen Region, zu erwähnen: Tatsächlich zogen Genf und die Waadt im vergangenen Jahrzehnt in entscheidenden Fragen mehrmals den Kürzeren: Dass die Interkontinentalflüge ab Genève-Cointrin gestrichen wurden, ist in der ganzen Westschweiz übel vermerkt worden. Dass der trotzig gestartete Rettungsversuch mit einer eigenen Fluggesellschaft in der Folge nicht einmal bis zum Jungfernflug gedieh, während die Region Zürich im Fluglärm zu ersticken drohte, hat die Stimmung auch nicht verbessert. Mit Naserümpfen wurde am Genfersee auch registriert, dass Nestlé die halbjährlichen Pressekonferenzen alternierend in Vevey und in Zürich abhält. Speziell aufgestossen ist sodann die Änderung der Streckenführung der Bahn 2000: Um die Ferienregion Berner Oberland besser an den Flughafen Zürich-Kloten und die Ostschweiz anzubinden und gleichzeitig den Zürchern einen problemlosen Anschluss an die Achse Basel-Lötschberg zu bieten, wird seit 2000 jeder zweite von Zürich kommende Intercity-Zug in Bern Richtung Thun weitergeleitet anstatt, wie bis dahin, nach Fribourg-Lausanne- Genève. Kommt als weiterer belastender Faktor dazu, dass die Romands in nationalen Abstimmungen von der Deutschschweiz fast regelmässig überstimmt werden. Wenn sie dafür jedoch „Zurich“ verantwortlich machen, begehen sie einen Kurzschluss: Das fortschrittlich-urbane Zürich wird von der ländlich-konservativen Schweiz genauso regelmässig an die Wand gedrückt, wie die lemanische Region. Man kennt hier also durchaus die Frustrationen, wenn an einem Abstimmungswochenende am Sonntagnachmittag eine Vorlage am Ständemehr gescheitert ist, lange bevor die Stimmen im eigenen Kanton ausgezählt sind.



## *Funktionale statt politische Grenzen?*

Ob die politischen Strukturen der Schweiz, die aus einer Zeit vor der industriellen Revolution stammen, geeignet sind, die heutigen globalen und komplexen Probleme zu lösen, darf füglich bezweifelt werden. Das Paradestück des schweizerischen föderalistischen Staatsaufbaus, der Minderheitenschutz, ist zu einer sehr einseitigen Sache verkommen. Denn das Ständemehr, 1848 von den Liberalen als Konzession an die im Sonderbund unterlegenen katholisch-konservativen Kantone gewährt, schützt heute im Speziellen die Inner- und Ostschweizer Landkantone, benachteiligt hingegen die Romandie und die urbanen Zentren in grossem Masse. In Zahlen ausgedrückt: Eine einzige Appenzeller Stimme wiegt 36 Zürcher, 18 Waadtländer oder 17 Genfer Stimmen auf, und weniger als 16 Prozent der abgegebenen Stimmen der gesamten Schweiz - nämlich die Neinstimmen der 11.5 kleinsten verneinenden Kantone - genügen im Extremfall, um eine eidgenössische Vorlage zu Fall zu bringen. Reformen tun Not, und zwei konkrete Vorschläge dafür liegen auf dem Tisch.

### *Vorschlag 1: Neugewichtung der Standesstimmen*

Das 1994 von den Genfer Politologen Alexandre Trechsel und Cyrill Hess sogenannte „Genfer-Modell“ schlägt vor, die Standesstimmen neu zu gewichten: Den grössten acht Kantonen (ZH, BE, VD, AG, SG, GE, LU, TI) würden je drei Kantonsstimmen zustehen, weiteren acht (VS, BL, SO, FR, TG, BS, GR, NE) je deren zwei. Somit erführen alle Grossen eine Aufwertung, aber auch die ganz Kleinen kämen zum Handkuss: Psychologisch geschickt würden auch die Halbkantone (AR, NW, OW, AI) neu über eine volle Stimme verfügen, genauso wie die übrigen kleinen Kantone der Schweiz (SZ, ZG, SH, JU, GL, UR). Die Vorteile des „Genfer-Modells“ liegen auf der Hand: Es könnte, die entsprechende Verfassungsänderung vorausgesetzt, unverzüglich in Kraft treten. Die neue Stimmengewichtung trägt nicht nur den Einwohnerzahlen besser Rechnung, es brächte auch eine neue produktive Dynamik in die Schweizer Innenpolitik: Es kann keiner der drei Gruppen allein gelingen, die nötige Mehrheit von 26 Stimmen zu erringen, das heisst, neue und wechselnde Koalitionen müssten unter den Kantonen gesucht werden. Weil fast alle profitierten, könnte das „Genfer Modell“ sogar die grösste Hürde aller Reformen meistern, nämlich die, dass die Abschaffung des Ständemehrs in der Volksabstimmung am Ständemehr scheitert.



## Vorschlag 2: 7 Grossregionen statt 26 Kantone

Der zweite Reformvorschlag geht wesentlich weiter: Anstelle des Status quo mit 26 Berg- und Talkantonen wird die Schweiz neu in sieben Grossregionen oder Superkantone eingeteilt. Im Zentrum einer jeden Grossregion steht eine Stadt: Genf, Bern, Basel, Zürich, Sankt Gallen, Luzern, Lugano. Die Regionalisierung entspricht den grenzüberschreitenden Zusammenarbeitsformen, die sich in den letzten Jahren institutionalisiert haben (Conseil du léman, Communauté du travail du Jura, Regio basiliensis, Regione insurbica). Zudem finden die Regionen eine gewisse Entsprechung im Naturraum. Abgesehen vom Sonderfall Tessin haben die einzelnen Regionen auch einigermassen gleich viele Einwohner. Es sind dies: Léman (VD, VS, GE, 1997): 1,277 Mio. E.; Espace Mittelland (BE, FR, SO, NE, JU): 1,644 Mio. E.; Zentralschweiz (LU, UR, SZ, OW, NW, ZG): 0,664 E.; Ticino (TI): 0,305 Mio. E.; Nordwestschweiz (BS, BL, AG): 0,980 Mio. E.; Zürich (ZH): 1,179 Mio. E.; Ostschweiz (SH, TG, SG, AR, AI, GL, GR): 1,037 Mio. E.

Die neue Aufteilung entspringt einer urbanen Logik, die der gesellschaftlichen Realität nahe kommt. Und logischerweise hätte die „Siebnereinteilung“ der Schweiz eine andere Gewichtung der Stimmenverhältnisse zur Folge. So wären beispielsweise der Kulturartikel wie auch die erleichterte Einbürgerung für junge Ausländer, die beide im Juni 1994 die Mehrheit der Stimmenden erzielten, aber am Ständemehr scheiterten, von den sieben Ständen klar angenommen worden, und zwar im Verhältnis fünf zu zwei. Léman, Espace Mittelland, Nordwestschweiz, Zürich und Ticino haben nämlich zu beiden Vorlagen Ja gesagt. Ob aber diese Schweiz der sieben Regionen Chancen für eine politische Verwirklichung haben, muss bezweifelt werden. Dies zeigt die Vorgeschichte, ein kleines helvetisches Lehrstück: Um für internationale Vergleiche besser gerüstet zu sein, schlug das Bundesamt für Statistik 1997 erstmals die Einteilung der Schweiz in sieben Grossregionen vor. Diesen Vorschlag schickte man zur Vernehmlassung an die kantonalen statistischen Ämter, doch diese winkten alle ab. Offensichtlich war die Angelegenheit zu delikat. Via Departement des Inneren landete die Frage schliesslich bei den kantonalen Regierungen, und jetzt zeigte sich erst recht, dass hier in ein Wespennest gestochen worden war, wobei sich namentlich die Grösse Zürichs als Reizthema entpuppte. Zürich sei wirtschaftlich so stark, dass es nicht mit der Ostschweiz vereinigt werden könne, schrieb beispielsweise die Sankt Galler Regierung. Der Aargau hätte nichts dagegen gehabt, zusammen mit Zürich und Basel eine Region Nordschweiz zu bilden, doch dagegen opponierten alle anderen 25 Kantone. Umgekehrt wollte Zürich vom Aargau wenig wissen; es könne höchstens dann zu einer Vereinigung kommen, wenn die beiden Steueroasen Zug und Schwyz ebenfalls zu Zürich stiessen.

Sämtliche 26 Kantone stimmten der Einteilung des Bundesamts für Statistik in sieben Grossregionen nur unter dem Vorbehalt zu, dass diese „ausschliesslich statistischen Zwecken“

diene. Ob und wann die Schweiz aus sieben Regionen oder Superkantonen besteht, steht also in den Sternen. Sicher ist indes, dass zu jenem Zeitpunkt weitere Gebiete ausserhalb des Kantonsgebiets zur Metropole Zürich zählen werden.

Der Text findet sich auch unter: <http://mypage.bluewin.ch/aepli/Works/BuchNZZ.pdf>