DIE FINANZZENTREN FRANKFURT AM MAIN UND ZÜRICH UND IHR UMLAND – EIN VERGLEICH REGIONALER STRUKTUREN

Christian LANGHAGEN-ROHRBACH
Institut für Kulturgeographie, Stadt- und Regionalforschung
Johann Wolfgang Goethe-Universität, Senckenberganlage 36
D-60325 Frankfurt am Main, Deutschland
e-mail: rohrbach@em.uni-frankfurt.de

THE FINANCIAL CENTRES FRANKFURT/MAIN AND ZURICH AND THEIR SUBURBS – A COMPARISON OF REGIONAL STRUCTURES

Abstract
During the last few centuries, urban landscape has changed significantly: "world cities" have become international business centres. Most of them have a large hinterland that fulfil supplementary tasks for the city itself.. The hinterland of Frankfurt/Main – the Rhine-Main-Region – and of Zurich – the Kanton Zurich – give an example of the new regional challenges and problems that arise from the core-city's status as a "world city".

Key words: Rhine-Main-Region, Zurich, Financial Centres, World Cities, Suburbanization, intraregional disparities

FINANČNI SREDIŠČI FRANKFURT/MAIN IN ZÜRICH IN NJUNI OBMESTJI – PRIMERJAVA REGIONALIH STRUKTUR

Izvleček
Zadnja desetletja se je urbana regija znatno spremenila: "svetovna mesta" so dobila svetovna poslovna središča. Večino teh ima tolikšno vplivno območje, ki omogoča tolikšen razvoj mesta. Zaledje Frankfurta na Maini - Regija Ren–Maina - in Züricha - Kanton Zürich - so primer novih izzivov in problemov, kar jih povišuje iz ravni velieka središča v "svetovno mesto"

Ključne besede: regija Ren-Main, Zürich, finančni centri, svetovna mesta, suburbanizacija, interregionalne razlike

EINLEITUNG

Seit Mitte der 1980er Jahre wird in der Geographie heftig darüber gestritten, was eine „world city“ ist, welche Städte damit gemeint sind, wie man sie definiert und ob es eventuell sogar eine Hierarchie der „world cities“ gibt. Den Beginn dieser Debatte markiert die „world city hypothesis“ von Friedman (1986), das bekannteste Werk, das sich mit den „world cities“ auseinandersetzt ist „Metropolen des Weltmarkts“ (Sassen 1996). Ausgangspunkt dieses Aufsatzes ist die Annahme, dass es bestimmte Orte gibt, die in der globalisierten Welt politische und wirtschaftliche Steuerungsfunktionen auf sich vereinen können. Der Einflussbereich dieser Steuerungsfunktionen kann aufgrund der wirtschaftlichen Verflechtungen mittels moderner I+K-Technologien nur schwer abgegrenzt werden – letztlich sind sowohl die Unternehmen, die ihren Sitz an diesen Orten haben, als auch die politischen Gremien global tätig. Es lässt sich dennoch nicht bestreiten, dass sich hinsichtlich der Bedeutung der Steuerungszentralen Unterschiede feststellen lassen. Diese äußern sich vor allem in der Zahl der vor Ort mit Steuerungsfunktionen präsenten Unternehmen (z. B. Firmensitz, Niederlassung). Einen besonderen Schwerpunkt in diesem Zusammenhang bilden Unternehmen aus dem Bereich der Finanzdienstleistungen (Banken, Versicherungen) sowie der unternehmensbezogenen Dienstleistungen (z. B. Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, Anwaltskanzleien), aber auch anderer Branchen, u. a. der Werbebranche (vgl. Beaverstock et al. 1999).

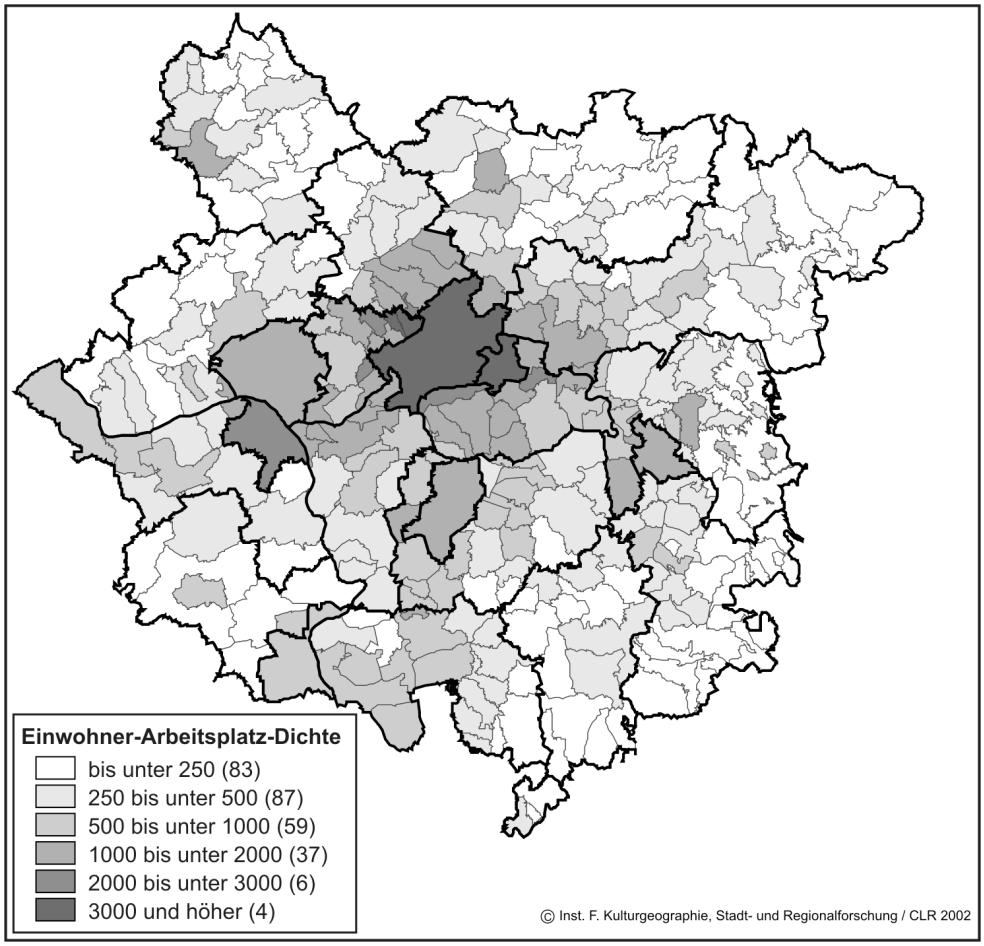
Zieht man diese Kriterien zu einer Untersuchung des europäischen Städtesystems heran, so stellt sich heraus, dass innerhalb Europas mehrere Städte zu den internationalen Finanzzentren gehören: Dies sind neben London, Mailand und Paris die Städte Frankfurt und Zürich (Beaverstock et al. 1999). Die beiden letztgenannten sollen in diesem Aufsatz im Vordergrund stehen. Bei der hier vorgelegten Analyse geht es jedoch nicht darum, die beiden „world cities“ miteinander zu vergleichen, sondern es stehen ihre jeweiligen Ergänzungsräume im Vordergrund. Trotz transnational tätiger Unternehmen darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Regionen, in die die „world cities“ eingebettet sind, auch für die „world cities“ selbst harte und weiche Standortfaktoren darstellen. Schließlich lässt sich gerade bei europäischen Städten feststellen, dass sie im internationalen Vergleich relativ klein sind. Zum anderen aber gibt es intensive Verflechtungen zwischen Stadt und Umland, so dass es kaum noch möglich ist, die Städte isoliert zu betrachten. Dennoch beziehen sich Vergleiche von „world cities“ meist ausschließlich auf die Städte selbst – an dieser Stelle sollen Stadt und Umland jedoch als Ganzheit betrachtet werden.

FRANKFURT UND DIE REGION RHEIN-MAIN

In Bezug auf den Ergänzungsraum ist in der Region Rhein-Main zuerst festzuhalten, dass Frankfurt nur eine Kernstadt der Region ist, wenn auch die bedeutendste. Im Rhein-Main-Gebiet, das eine funktional verflochtene Region im Süden Hessens ist und auch

Teile der Nachbarländer Rheinland-Pfalz und Bayern umfasst, leben knapp 4,7 Mio. Menschen. Ca. 2 Mio. Beschäftigte haben ihren Arbeitsplatz in dieser Agglomeration. In der Region gibt es jedoch eine überaus deutliche innere Differenzierung, die u. a. bei der Betrachtung der Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte deutlich wird (vgl. Abb. 1). Hier fällt auf, dass die Kernstädte ebenso hohe Dichten aufweisen wie kleinere Kommunen in unmittelbarer Nachbarschaft. Dies ist das Ergebnis der nunmehr dritten Phase der Suburbanisierung: Während – beginnend in den 1960er Jahren – die erste Phase der Suburbanisierung einsetzte, mit der eine deutliche Siedlungsflächen- und Bevölkerungszunahme in den Gemeinden des Stadtumlands festzustellen ist, zogen mit der zweiten und dritten Phase ausschließlich Unternehmen aus der Stadt in das Umland. Die zweite Phase war vor allem durch den Umzug von produzierenden Unternehmen gekennzeichnet, so dass sie auch als „Gewerbe-Suburbanisierung“ bezeichnet wird. In der dritten Phase

Abb. 1 – Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte in der Region Rhein-Main (Quelle: KSR 2000, 66)



schließlich zogen Dienstleistungsunternehmen aus der Stadt in das Umland. Die Gründe sind bspw. günstigere Büromieten, aber auch eine stärkere innerbetriebliche Arbeitsteilung. Eine räumliche Trennung von einzelnen Betriebsteilen wurden in den vergangenen Jahren durch die leistungsfähigen modernen Informations- und Kommunikationstechnologien möglich – so kann trotz räumlicher Distanz zwischen den einzelnen Unternehmensteilen nach wie vor zusammen gearbeitet werden. Durch diese Möglichkeiten ebenso wie durch die teilweise expansive Ansiedlungspolitik einiger Umlandgemeinden konnten sich außerhalb der Kernstädte Dienstleistungszonen, auch als „edge cities" bezeichnet, bilden.

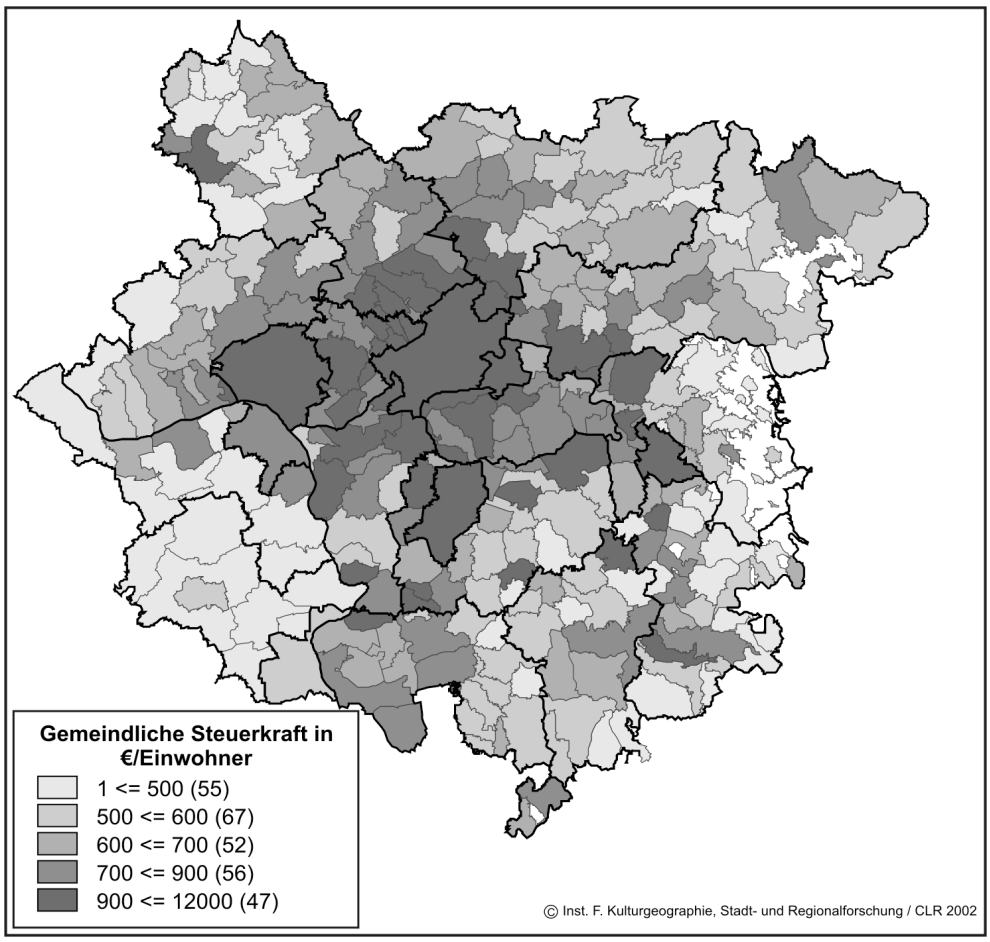
Die Auswirkungen dieser Suburbanisierungsprozesse sind vielfältig: Sie führen auch zu einer Umlenkung der Pendlerströme, die nicht mehr ausschließlich radial auf die Kernstadt ausgerichtet sind, sondern auch tangential an dieser vorbei verlaufen. Insbesondere der öffentliche Personennahverkehr, in dem tangentiale Verbindungen kaum vorhanden sind, steht so vor einem neuen Problem. Bedeutender als die Umlenkung der Pendlerströme ist jedoch die Tatsache, dass sich auch erhebliche Umschichtungen in den Einnahmen und Ausgaben der Kommunen ergeben. Auch hier beginnt der Transformationsprozess mit Beginn der ersten Phase der Suburbanisierung: Mit dem Umzug einkommensstarker Bürger „auf's Land" sind für die Stadt auch Einnahmeverluste durch Wegfall der Einkommenssteuerzahlungen verbunden. Dementsprechend ist der Umzug eines Unternehmens mit Einbußen bei der Gewerbesteuer verbunden (vgl. Abb. 2).

Für die Kernstädte tut sich so schnell eine deutliche Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben auf. Während die Einnahmen sinken, bleiben in der Stadt hohe Kosten für das kulturelle Angebot (Theater, Oper, Museen), den öffentlichen Personnahverkehr etc., die in hohem Maß auch von den Bewohnern des Umlands genutzt werden, ohne dass ein adäquater Lastenausgleich stattfindet. Zudem ist zu beobachten, dass in den Städten mehr und mehr Menschen von der Zahlung öffentlicher Unterstützung – sei es „Hilfe zum Lebensunterhalt" oder Wohngeld - abhängig sind. Auch diese Leistungen der öffentlichen Hand belasten den Stadthaushalt im Vergleich zu den Umlandgemeinden deutlich mehr.

Das Land Hessen hat daher dem grundgesetzlichen Auftrag folgend ein Gesetz zum „Kommunalen Finanzausgleich" erlassen, mit dem die Einnahmenunterschiede zwischen den Kommunen so weit ausgeglichen werden sollen, dass auch Gemeinden mit hohen Ausgaben einen ausgeglicheneren Haushalt erreichen können. Erstaunlich ist jedoch, dass gerade die Kommunen, in denen die höchsten Einnahmen zu verzeichnen sind, durch den Finanzausgleich weitere Mittel bekommen, ohne dass die verfügbaren Gelder ausreichen würden, um die Ausgaben decken zu können (vgl. Abb. 3).

Die Haupteinnahmequellen der Kommunen sind die Einkommens- und die Gewerbesteuer. Durch seine Funktion als Finanzplatz hat Frankfurt besonders hohe Einnahmen aus den Steuern der Finanzdienstleister. Dies sind neben den Banken, die allein ca. 75.000 Personen und damit 10% der Beschäftigten des Arbeitsamtsbezirks Frankfurt beschäftigen, auch Unternehmen, die ergänzende Dienstleistungen erbringen. Die angebotenen Dienstleistungen reichen dabei von Kurierdiensten über Gebäudereinigung bis hin zu Rechts-, Steuer- oder Unternehmensberatung. Der Anteil der Dienstleistungsbe-

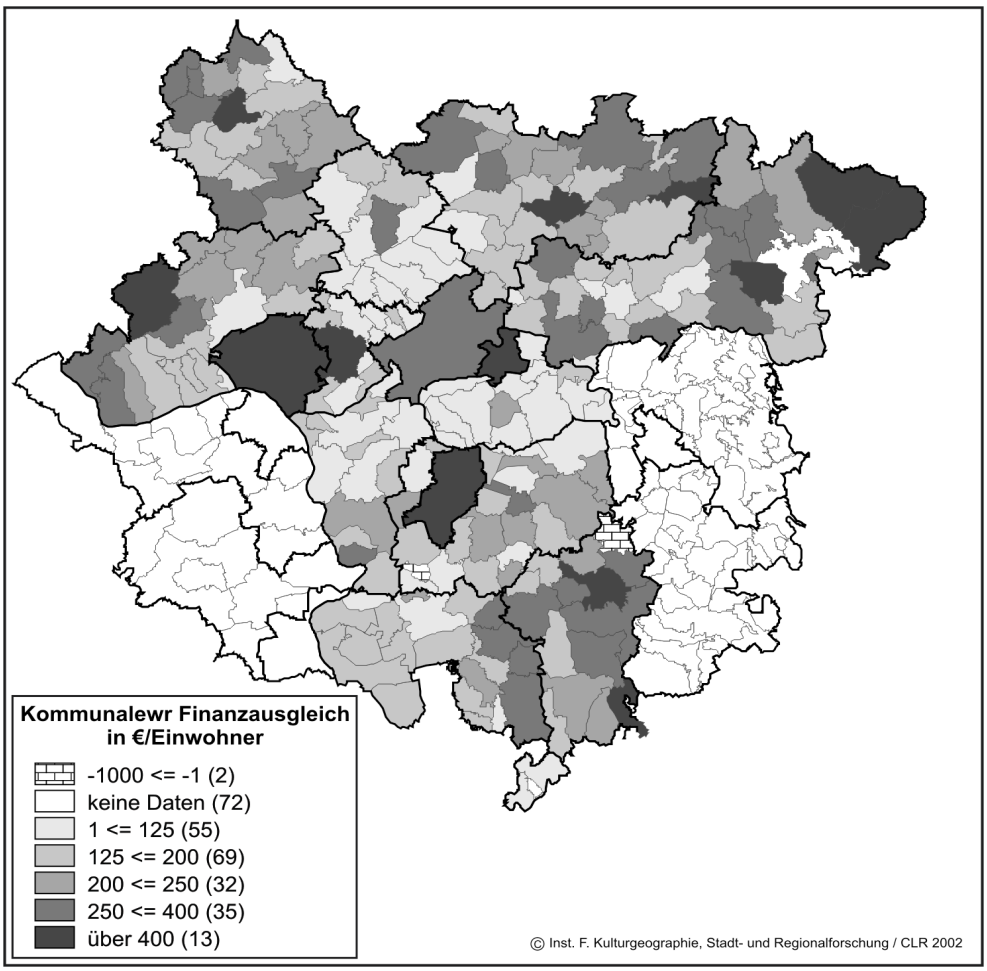
Abb. 2 – Steuereinnahmekraft der Gemeinden der Region Rhein-Main in €/Einwohner 1999 (Quelle: Stat. Landesämter)



schäftigten insgesamt liegt in der Region bei 70,3%, die Bruttowertschöpfung pro Kopf erreichte 1998 28.503 Euro – im Vergleich zu 1996 bedeutet dies einen Rückgang um 3,3% (UVF 1999/PVFRM 2001). Dieser Rückgang deutet darauf hin, dass die Region in ihrer Struktur nicht so stark ist wie es immer scheint: Auch wenn in der Region noch immer rund 8% der gesamtdeutschen Bruttowertschöpfung (PVFRM 2001) erwirtschaftet werden und die Bevölkerung vor allem durch positive Wanderungssalden weiter wächst, so deuten sich doch gewisse Probleme an: An dieser Stelle sei nur auf das hohe Rationalisierungspotential durch EDV in Kreditinstituten und der Börse oder auch bei Fusionen von Banken hingewiesen (vgl. FAZ 08.04.2002). Zudem ist Frankfurt zwar Sitz verschiedener Risiko-Kapitalgesellschaften, die Unternehmensgründungen finanzieren, und gehört zu den Städten mit der modernsten und umfangreichsten Telekommuni-

kationsinfrastruktur, aber weder die Stadt, noch die Region können Unternehmen der „New Economy“ (z. B. Internet-Agenturen, Software-Häuser oder allgemeiner „e-start-ups“) in ähnlich hoher Zahl wie bspw. München, Berlin oder die Region Rhein-Ruhr auf sich vereinen (ca. 550 Gründungen, davon etwa die Hälfte im Umland, vgl. E-STARTUP.ORG 2002).

Abb. 3 – Finanzausgleichszahlungen in €/Einwohner 1999 (Quellen: Hess. Ministerium d. Finanzen 2001)



Zwei wesentliche Faktoren, die bislang zur Attraktivität der Region beigetragen haben, befinden sich derzeit in einem Umbruch: Dies ist zum einen der Flughafen Frankfurt, zum anderen aber ist es das Siedlungsmuster der Region, in dem es einen relativ hohen Anteil Freiflächen gibt. Diese sollen gesichert werden und in den „Regionalpark Rhein-

Main“ eingegliedert werden. Dabei handelt es sich nicht um einen Park im klassischen Sinn, sondern um die Verbindung verschiedener vorhandener Grün- und landwirtschaftlicher Flächen, die miteinander vernetzt und mit identitätsstiftenden Orten (Plätzen, Aussichtstürmen, Landmarken) angereichert werden sollen (REGIONALPARK RHEIN-MAIN 2000).

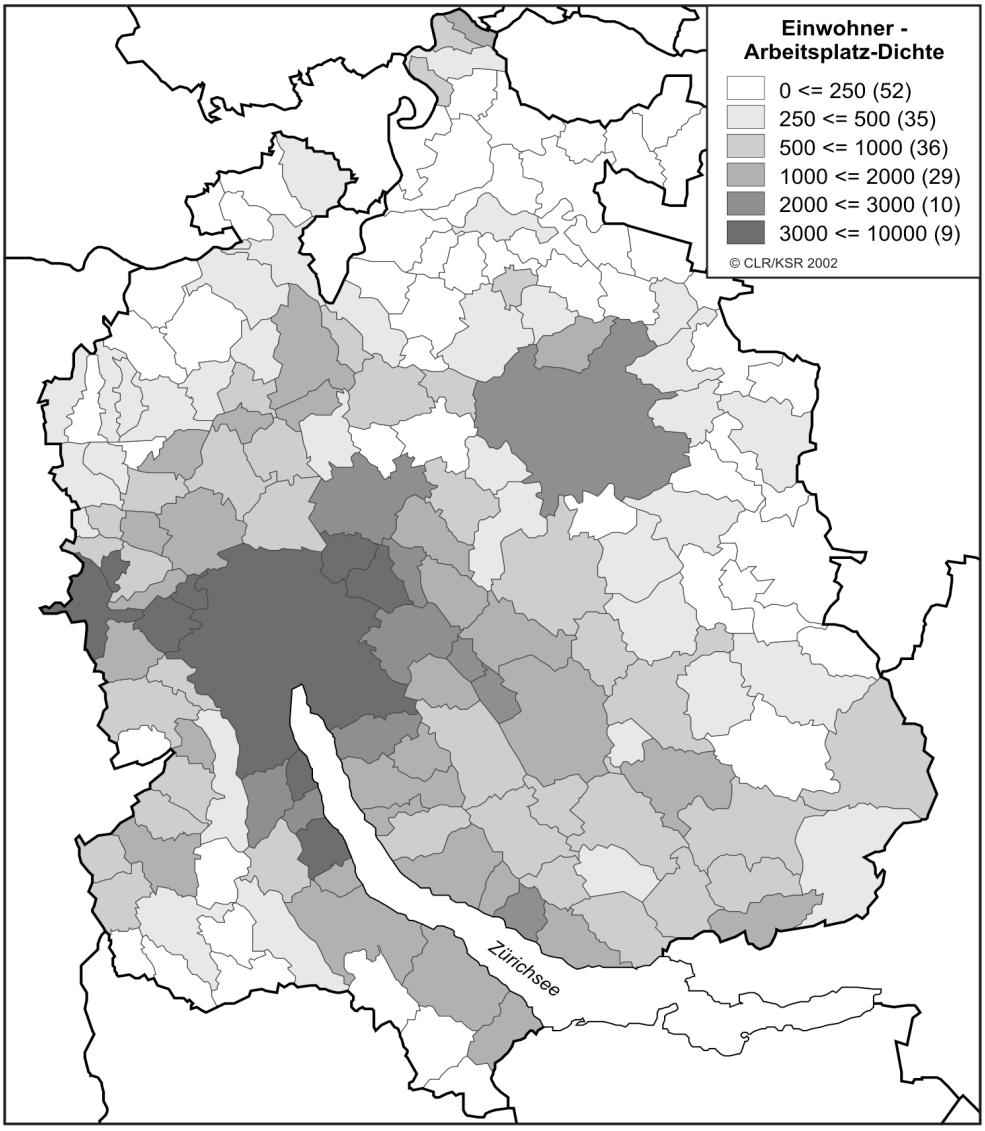
Der Flughafen hingegen dient der Sicherung der Erreichbarkeit der Region, die gerade für einen internationalen Finanzplatz von herausragender Bedeutung ist. Da absehbar ist, dass die Kapazität des Flughafens nicht mehr ausreichen wird, um der Nachfrage gerecht zu werden, wird derzeit in einem Raumordnungsverfahren geprüft, inwiefern ein Ausbau mit den Zielen der Regional- und Landesplanung in Einklang steht. Dem Raumordnungsverfahren ging bereits ein freiwilliges Mediationsverfahren voraus, in dem neben dem Flughafen, der Planung und den betroffenen Kommunen auch die Wirtschaft (vertreten durch die IHK) beteiligt war. Am Ende des Verfahrens stand die Empfehlung, den Flughafen auszubauen, obwohl zahlreiche Verbände, vor allem aus dem Umweltbereich, nicht an dem Verfahren teilgenommen hatten. Sie hatten zu Anfang bezweifelt, dass das Verfahren „ergebnisoffen“ sei und daher die Teilnahme verweigert. Auf Basis der Empfehlung des Meditionsverfahrens werden derzeit zwei mögliche Landebahnen und eine Start-/Landebahn hinsichtlich ihrer Auswirkungen näher untersucht. Nach den Erfahrungen mit dem Bau der Startbahn West vor knapp 20 Jahren werden die Ausbaupläne des Flughafens in der Region kritisch verfolgt. Bereits mit dem vorhandenen Bahnensystem ist die Lärmbelastung so immens, dass der „Regionalplan Südhessen“ einigen Kommunen die Ausweisung weiterer Wohngebiete wegen einer zu großen Lärmbelastung untersagt hat (z. B. Darmstadt)(RP DARMSTADT 2000, 38). Besondere Bedeutung erlangt der Flughafen jedoch nicht nur als positiver Standortfaktor, sondern auch in Hinblick auf die von ihm ausgehenden Beschäftigungseffekte: Mit 62.000 Beschäftigten ist der Flughafen die größte Arbeitsstätte Deutschlands und es wird davon ausgegangen, dass jeder Arbeitsplatz am Flughafen einen weiteren in der Region schafft (FRAPORT 2002).

DER KANTON ZÜRICH

Ähnlich der Region Rhein-Main ist auch der Kanton Zürich ein polyzentrischer Verdichtungsraum. Allerdings ist die Region bei weitem nicht so groß wie das Rhein-Main-Gebiet, zählt sie doch nur etwa 1,5 Mi. Einwohner. Auch die Zentren der Region – Zürich und Winterthur – sind erheblich kleiner: Mit 360.000 Einwohner ist Zürich nur knapp mehr als halb so groß wie Frankfurt. Dennoch zählt auch Zürich zu den Finanzzentren von Weltrang. Als Standort internationaler Unternehmensberatungen ist Zürich jedoch nicht ganz so beliebt wie die Finanzmetropole Deutschlands, so dass Zürich im direkten Vergleich nur als „Beta World City“ (Frankfurt: „Alpha World City“) eingestuft wird (BEAVERSTOCK et al. 1999). Während die Zahl der Banken in Frankfurt seit 1995 gefallen ist, konnte Zürich seine Position etwa halten. So wurden 1994 ebenso wie 1999 ca. 430 am Finanzplatz vertretene Banken gezählt. Dem entsprechend hoch ist auch der

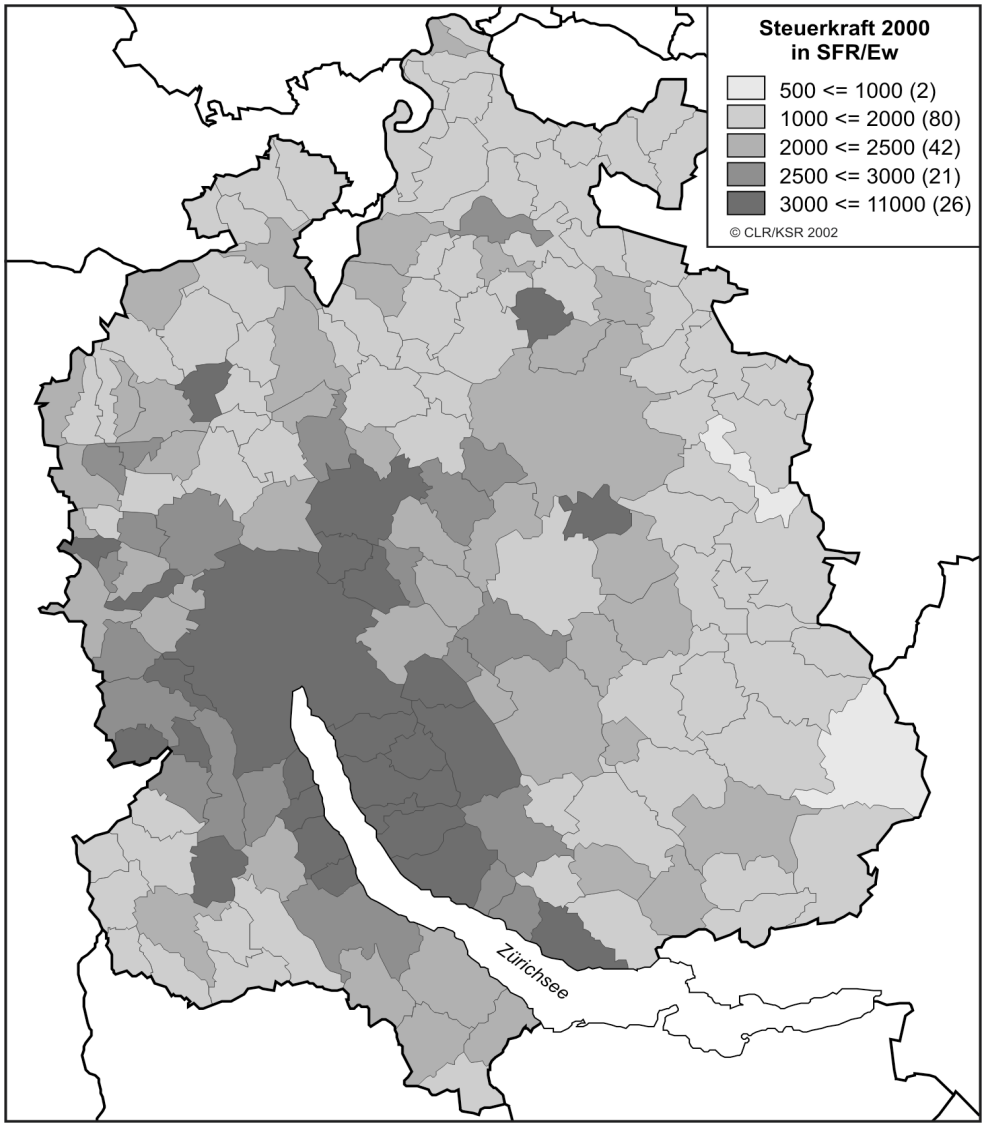
Anteil der Beschäftigten in diesem Bereich – 72.000 Beschäftigte finden in diesem Bereich Arbeit, was ebenfalls knapp 10% der Beschäftigten des Kantons entspricht. Auch in Zürich ist deutlich sichtbar, dass die bereits angesprochenen Phasen der Suburbanisierung Einfluss auf die räumliche Struktur genommen haben. So die Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte in Zürich und den angrenzenden Gemeinden am höchsten, zum „Rand" des Kantons hin nimmt sie deutlich ab (vgl. Abb. 4).

Abb. 4. – Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte im Kanton Zürich (Quelle: eigene Berechnung nach Stat. Jahrb. d. Kantons Zürich 2001)



Ein Vergleich der Einwohner Arbeits-platz-Dichte mit dem Anteil der Tertiärbeschäftigten ergibt zudem, dass Gemeinden mit einer hohen Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte auch einen besonders hohen Anteil an Terti-ärbeschäftigten aufweisen. Dies ist vor allem in den Kernstädten und den kernstadtnahen Gemeinden so festzustellen, wo der Anteil der Dienstleistungsbeschäftigten knapp 85% erreicht. Die beiden genannten Indikatoren können in dieser Kombination als Beweis für die Suburbanisierung des Tertiären Sektors gewertet werden.

Abb. 5 – Steuerkraft im Kanton Zürich 2000 (Quelle: eigener Entwurf nach Stat. Jahrbuch d. Kanton Zürich 2001)



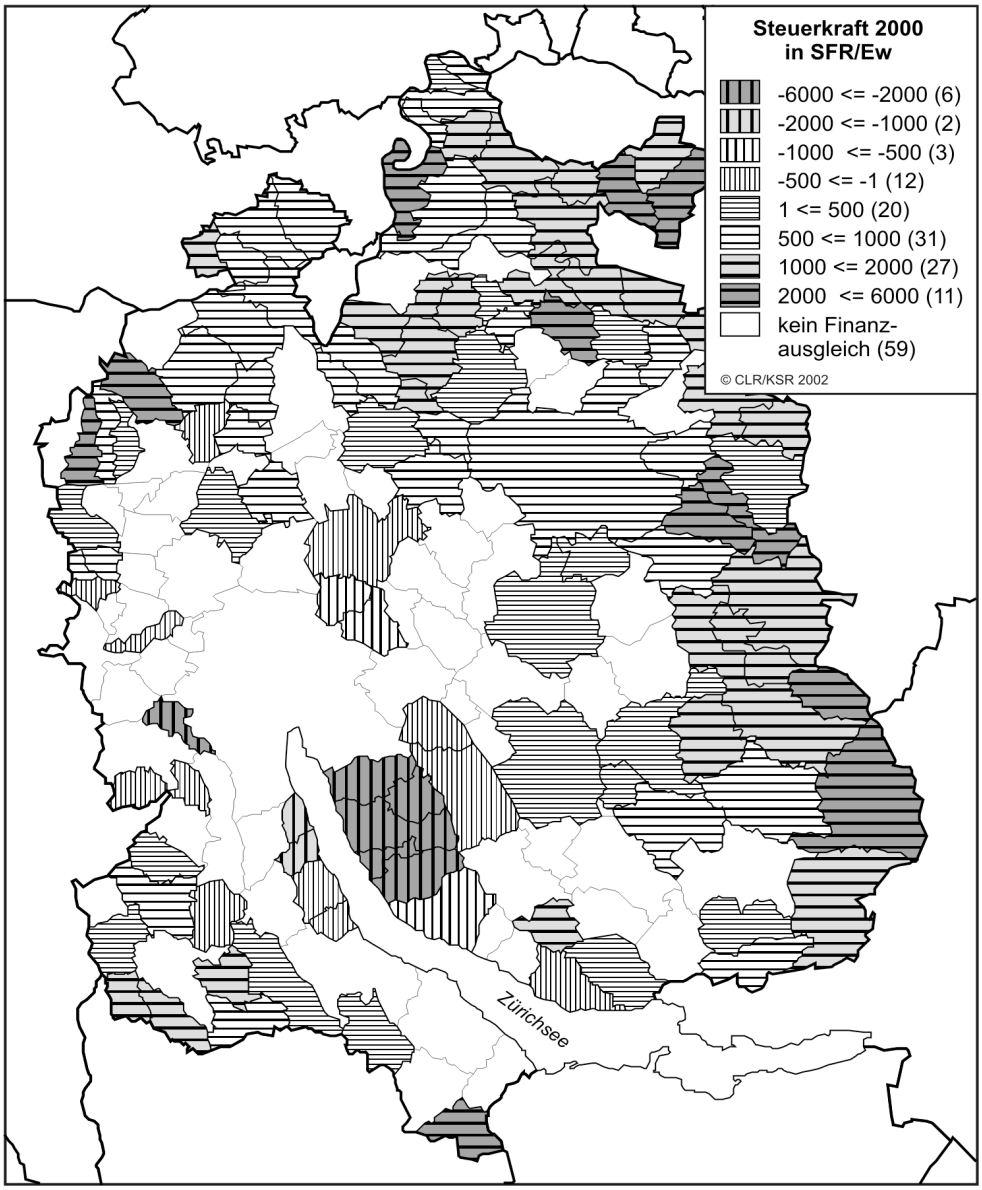
Die Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte gibt auch erste Hinweise darauf, wie sich die Einnahmensituation in der Region darstellt. Die hohen Dichten in den Kernstädten lassen a erwarten, dass hier mit hohen Einnahmen aus Einkommens- und/oder Gewerbesteuern zu rechnen sein dürfte: Bei einer Auswertung der Steuereinnahmen ergibt sich im Kanton Zürich ein deutliches Gefälle, ausgehend von der Stadt Zürich und den Ufern des Zürichsees ins das Umland hinein. Am West- und vor allem am Ostufer des Zürichsees ist die Steuerkraft (in SFR/Ew.) am höchsten: In Zürich selbst liegt die Steuerkraft bei 3.856 SFR/Ew. (2000), das absolute Maximum an Steuerkraft wird in Küsnacht an der „Goldküste" (Ostufer des Zürichsees) mit 10.725 SFR/Ew. erreicht (vgl. Abb. 5). Wie einige andere Kommunen an der Goldküste wird Küsnacht daher in der kantonalen Statistik als „reiche Gemeinde" eingestuft. Entsprechend ergibt sich ein umgekehrtes Gefälle, wenn man die Steuersätze betrachtet, die in der Schweiz als „Steuerfüße" bezeichnet werden, gemeindlich festgelegt sind und einen Multiplikator der kantonalen Steuern darstellen. Die Gemeinden mit den hohen Einnahmen fallen hier durch besonders niedrige Steuersätze für juristische Personen auf; generell kann man sagen, dass die Steuersätze mit der Entfernung zu Zürich zunehmen und im Osten des Kantons am höchsten sind.

Um die drastischen Einnahmenunterschiede innerhalb des Kantons auszugleichen, gibt es auch in Zürich einen Finanzausgleich, der der „Stärkung der Steuerkraft finanzschwacher Gemeinden" dient (§9 Finanzausgleichsgesetz des Kanton Zürich vom 11. September 1966). Im Gegensatz zu Deutschland, wo das Land Mittel umverteilt, die aus Steuereinnahmen kommen, teilt sich der Kanton Zürich in Gemeinden, die Gelder aus dem Finanzausgleich bekommen, solche die Mittel für den Finanzausgleich bereit-stellen und eine dritte Gruppe, die am Finanzausgleich nicht teilnimmt. Bei der letzten Gruppe handelt es sich im Gemeinden, deren Steuerkraft im „Mittelfeld" rangiert, so dass davon ausgegangen wird, dass die Einnahmen ausreichen, um die Ausgaben der öffentlichen Hand zu finanzieren. Bei „reichen Gemeinden" findet eine Abschöpfung statt, von der die peripheren und strukturschwächeren Kommunen profitieren (vgl. Abb. 6)

Dennoch kann der Finanzausgleich auch in Zürich kaum dazu beitragen, intraregionale Disparitäten abzubauen. Betrachtet man die Ausgabenseite, so stellt sich heraus, dass vor allem die Kernstädte, die aufgrund ihrer Steuereinnahmen am Finanzausgleich nicht teilnehmen, hohe Lasten zu tragen haben: So sind die Ausgaben für die soziale Wohlfahrt in der Stadt Zürich mit 1369 SFR/Ew. fast doppelt so hoch wie die der Stadt Winterthur (744 SFR) auf Rang 2. In Hinblick auf die Ausgaben für Kultur und Freizeit ergibt sich ein sehr ähnliches Bild. Hier liegen die beiden Kernstädte Winterthur und Zürich ebenfalls auf vorderen Rängen, sind aber von anderen „reichen Gemeinden" (z. B. Küsnacht) umgeben. Die Gemeindefinanzen ergeben insgesamt ein Zerrbild – während die Kernstädte stetig an Bevölkerung verlieren, gewinnt das Umland an Bevölkerung und an Finanzkraft (vgl. JANOS et al. 1997, 30). Gleichzeitig steigen die Ausgaben für soziale Wohlfahrt, Kultur und Freizeit, so dass die Kernstädte in diesem Bereich der Region einen Dienst leisten – für den die Kernstadt aber Mangels Teilnahme am Finanzausgleich keine Mittel von den Nutznießern aus dem Umland erhält – das Umland profitiert in geradezu klassischer Weise von „spillovers" der Stadt Zürich (vgl. JANOS et al. 1997, 154). Um zu einer endgültigen Betrachtung dieser Effekte zu kommen, müsste man jedoch prüfen, wie stark die „Ausbeutung der Kernstadt durch das Umland" (KES-

SELRING 1979) tatsächlich ist. Hier müssten u. a. auch Ausgaben der Einpendler in der Kernstadt gegengerechnet werden. Im Stat. Jahrbuch 2001 heißt es zum Finanzausgleich auf S. 94: „Abgesehen vom Problem der Abgeltung von Kosten für zentralörtliche Funktionen besitzt der Kanton Zürich einen wirkungsvollen Finanzausgleich."

Abb. 6 – Finanzausgleich im Kanton Zürich (Quelle: eigener Entwurf nach Stat. Jahrb. Kanton Zürich 2001)



Im Gegensatz zur Region Rhein-Main prosperiert der Kanton Zürich: Während die Bruttowertschöpfung in der Region Rhein-Main zurückgeht, ist sie im Kanton Zürich seit 1990 stets gestiegen, zuletzt von 1996 auf 1997 um 4,9%. Dennoch macht man sich in Zürich Gedanken über die Zukunft des Wirtschaftsstandortes. Aus diesem Grund soll auch der Flughafen in Kloten bei Zürich ebenso wie der Frankfurter Flughafen weiter ausgebaut werden. Im Gegensatz zum Frankfurter Flughafen soll aber nicht das Bahnensystem erweitert werden, sondern der Flughafen soll durch den Bau eines neuen Terminals („Dock Midfield") im Rahmen der sog. „5. Bauetappe" modernisiert werden. Nach der Realisierung sollen nicht mehr wie bisher 290.000, sondern maximal 420.000 Flugbewegungen pro Jahr möglich sein. Auch der Flughafen Zürich stößt im dicht besiedelten Kanton Zürich auf Widerstände: Während der Bauarbeiten musste eine Bahn für knapp zwei Monate gesperrt werden – die Abflüge wurden daraufhin vielfach Richtung Süden, also über die Gemeinden der „Goldküste" hinweg, durchgeführt. In der Folge schnellte die Zahl der Fluglärmbeschwerden in die Höhe (vgl. UNIQUE 2000, 2), da nun Gemeinden betroffen waren, die unter normalen Umständen wenig durch Fluglärm belastet werden. Um einen Austausch der Personen und Institutionen untereinander zu ermöglichen, die vom Fluglärm betroffen sind, hat der Kanton eine dem Kantonsrat angegliederte „konsultative Konferenz" ins Leben gerufen (sonst als „Runder Tisch" bekannt)(vgl. §4 Flughafengesetz des Kantons Zürich vom 12.07.1999).

REGIONALE STRUKTUREN IM VERGLEICH

Betrachtet man die Probleme der Städte Frankfurt und Zürich – vor allem ihre finanziellen Nöte und deren Ursachen – so wird deutlich, dass viele Probleme, die vordergründig städtische Probleme zu sein scheinen, in Wahrheit regionale Probleme darstellen. Mittlerweile gibt es zahlreiche Versuche, diese Probleme auch regional zu lösen: Der „Umlandverband Frankfurt", mit dem ein gemeinsamer Flächennutzungsplan Frankfurts und seiner Umlandgemeinden erstellt wurde, war sicherlich ein erster Lösungsversuch. Er wurde 2001 aufgelöst und durch den „Planungsverband Frankfurt Rhein-Main" abgelöst. An die Stelle des gemeinsamen Flächennutzungsplans soll nun ein Regionaler Flächennutzungsplan treten. Dafür wurde das von diesem Verband zu bearbeitende Aufgabenspektrum im Vergleich zu seinem Vorgänger deutlich reduziert. Auch die neue Arrondierung des Planungsverbandes gibt nach Ansicht des Autors nur einen willkürlich gewählten Ausschnitt aus dem Einzugsbereich Frankfurts wieder – der Zuschnitt insgesamt ist jedoch zu klein, um tatsächlich davon sprechen zu können, dass der Planungsverband die Region Rhein-Main abdecken würde (zu den Grenzen des Umland- und des Planungsverbands in der Region Rhein-Main vgl. SCHELLER/LANGHAGEN-ROHRBACH 2002).

Auch in der Schweiz wird diskutiert, die Verflechtungsbereiche der Städte auch in der administrativen Gliederung besser abzubilden. Im Gespräch ist dazu eine Gebietsreform, die in sog. „Großkantone" münden soll. Bei allen Überlegungen bleibt der Kanton

Zürich jedoch absichtlich ausgespart, um dem ohnehin schon wirtschaftsstarken Kanton zu keinem weiteren (Über-) Gewicht zu verhelfen (vgl. MESSERLI 2001, 81).

Neben den Versuchen Seitens der öffentlichen Hand Lösungen der regionalen Probleme zu finden, gibt es auch Ansätze anderer regionaler Akteure: Hier sind vor allem Initiativen der Wirtschaft zu nennen, bei denen sich Unternehmen, die sich für ihre Region engagieren möchten, einbringen. Dieses Engagement wird heute üblicherweise als „corporate citizenship" bezeichnet – die Unternehmen haben als „korporierte Bürger" nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten ihrem Standort gegenüber (vgl. dazu den Beitrag von FISCHER in diesem Band). Initiativen dieser Art gibt es in Frankfurt wie in Zürich, meist aus der Motivation heraus, die Regionalentwicklung stützen zu wollen, nachdem sich der Staat als handlungsunfähig erwiesen hat bzw. nicht der Lage war, adäquate Problemlösungen zu liefern. Ihr Zweck ist allgemein formuliert das Regionalmarketing, d. h. die Profilierung der Region im internationalen Wettbewerb der Regionen. Für diese Ziele setzt sich zum Beispiel die „Greater Zurich Area AG" ein, die als Stiftung verschiedener namhafter Unternehmen aus Zürich 1998 gegründet wurde. Sie versucht zum einen bestimmte bestehende wirtschaftliche Schwerpunkte in der Region zu stärken, so wie den Standort Zürich insgesamt weltweit zu fördern. Der Standort Zürich – bzw. die „Greater Zurich Area" wird dabei bestimmt durch den Bereich, der vom Flughafen Zürich aus in einer Stunde mit dem Pkw zu erreichen ist. Besonderes Augenmerk wird bei privatwirtschaftlichen Initiativen stets auch auf die Förderung „regionaler Identität" gelegt. Damit wird versucht, die Attraktivität der Region insbesondere für (potentielle) Einwohner und damit Arbeitnehmer zu steigern. Dieses Ziel schwingt auch in der von FISCHER (in diesem Band) ausführlicher behandelten „Metropolitana" in der Region Rhein-Main mit. Ebenso wie in Zürich steht jedoch auch hier die Stärkung des Wirtschaftsstandortes mittels weicher Standortfaktoren im Vordergrund.

Tatsache ist, dass die wirtschaftlichen Entwicklungen ebenso wie die des Siedlungsgefüges in den letzten Jahrzehnten zu einer Reihe an Problemen geführt haben, die Städte und Regionen nur gemeinsam lösen können. Die wachsende Zahl an privaten Initiativen zur Regionalentwicklung zeigt, dass sich der Staat in den letzten Jahren aber nicht dazu durchringen konnte, trag- und handlungsfähige Konzepte zu erarbeiten und umzusetzen, die diese Probleme lösen würden. Es gilt also nun, nicht nur Regionen abzugrenzen und mögliche Entwicklungspfade vorzuzeichnen, sondern vor allem schnell zu handeln, um zu verhindern, dass die hier besprochenen Regionen im weltweiten Wettbewerb der Regionen hinter ihren Mitbewerbern zurückfallen – dieser Druck ist in der Region Rhein-Main auf Grundlage der hier vorgestellten Fakten drängender als in der Region Zürich.

Literatur:

Beaverstock, J.V., Smith, R.G., Taylor, P.T.. 1999: A Roster of World Cities. In: Cities, H. 6, 16. Jg., 445-458.

E-Startup.Org 2002: Forschungsprojekt über Internet/E-Commerce Gründungen in Deutschland. - http://www.e-startup.org/ergebnis.htm (27.03.2002).

FAZ = Frankfurter Allgemeine Zeitung (08.04.2002): Bankenviertel ohne Banker. Die Finanzdienstleistungsbranche stellt sich auf eine zweite Entlassungswelle ein und sucht Untermieter. Nr. 81, 15.

Fraport 2002: Wirtschaftsfaktor FRA - Flughafen & Arbeitsplätze - Multiplikator-Effekt. http://www.ausbau.flughafenfranfurt.com/online/wirtschaftsfaktor_fra/de/jsp/wir_flughafenarbeitsplaetze_multiplikator.jsp (08.04.02).

Friedmann, J., 1986: The world city hypothesis. In: Knox, P.L., Taylor, P.J., 1995: World cities in a world system. – S. 317-321, Cambridge.

Janos, E., Odermatt, A., Wachter, D., 1997: Sozioökonomische Strukturen im Raum Züich. Wirtschaftsgeographie und Raumplanung, Vol. 24, Zürich.

Kesselring, H.-C., 1979: Kommunaler Finanzausgleich und Regionalpolitik. Grundlagen und Systematik. = Reihe Öffentliche Finanzen, Bd. 3, Diessenhofen.

Messerli, P., 2001: Der „ländliche Raum“ als Mythos – Für eine neue Partnerschaft von Zentren und Peripherien auf der Basis funktionaler Zusammenhänge. In: Flückiger, H.; Frey, R. (Hrsg.)(2001): Eine neue Raumordnungspolitik für neue Räume. Beiträge aus dem Forum für Raumordnung 1999/2001. 74-91, Zürich.

Pvfrm = Planungsverband Frankfurt Region RheinMain (2001): Statistik-Trends 2001. – Frankfurt.

Rp Darmstadt = Regierungspräsidium Darmstadt als Geschäftsstelle der Regionalversammlung Südhessen (2000): Regionalplan Südhessen 2000. – Darmstadt.

Sassen, S., 1996: Metropolen des Weltmarkts. Die neue Rolle der Global Cities. – Frankfurt.

Scheller, J., Langhagen-Rohrbach, C., 2002: Der „Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main“ und die „Region Starkenburg“ – Beispiele regionaler Kooperation aus dem Rhein-Main-Gebiet. – In: vhw Forum Wohneigentum, H. 1/2002, 40-44.

Stat. Jahrbuch Des Kanton Zürich 2000, Zürich.

Unique, 2000: Unique! Die Zeitung der Unique Zürich Airport. H. 3/2000, Zürich.

Uvf = Umlandverband Frankfurt, 1999: Statistik-Trends 1999. – Frankfurt.