

Universität Bern
Institut für Politikwissenschaft
Fabrikstrasse 8
3012 Bern

Masterarbeit

**Die Arbeitsmarktentwicklung
in kleinen und mittleren Schweizer Städten:
Ein qualitativer Vergleich
von Schlieren und Spreitenbach**

Betreut durch Prof. Dr. Fritz Sager

Assistiert durch Dr. David Kaufmann und Stefan Wittwer

31. August 2018

Alain Caba
Bern
Matrikel-Nr.: 03-253-382
alain.caba@gmx.ch

4. Semester
Master Schweizer Politik und Vergleichende Politik

Abstract

Diese Masterarbeit untersucht, welche Faktoren das Arbeitsmarktwachstum kleiner und mittlerer Schweizer Städte (SMST) beeinflussen. In einer qualitativen Analyse wurden die politischen, sozialen und wirtschaftlichen Hintergründe zweier Fallbeispiele aus dem Limmattal untersucht: Schlieren und Spreitenbach haben sich trotz ihrer Nachbarschaft wirtschaftlich unterschiedlich entwickelt. Die Untersuchung des Sachverhalts stützt sich auf Expertengespräche und Literaturrecherchen. Als theoretischer Rahmen wurde das Konzept der Pfadabhängigkeit sowie regionale und lokale Einflussfaktoren berücksichtigt.

Schlierens Fallbeispiel verdeutlicht, wie lokale Fördermassnahmen im Bereich der Wirtschafts- und Standortförderung verfestigte industrielle Arbeitsmarktstrukturen aufbrechen konnten. Städtische Aufwertungsmassnahmen und die gezielte Arealentwicklung trugen weiter dazu bei, den Ruf Schlierens zu verbessern. Heute überzeugt die Stadt durch einen diversifizierten Arbeitsmarkt mit wertschöpfungsintensiven Arbeitsstellen. Spreitenbachs Arbeitsmarkt hingegen ist noch von den Strukturen der 1970er Jahre geprägt. Die Gemeinde versuchte durch raumplanerische Massnahmen die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung zu steuern. Doch ihr wirtschaftlicher Einfluss ist sehr begrenzt.

Diese Arbeit zeigt, dass sich das Konzept der Pfadabhängigkeit eignet, um die Wirtschaftsentwicklung einzelner Zeiträume nachzuvollziehen, da historische Gegebenheiten der Gemeinden adäquat berücksichtigt werden. Als wichtige Voraussetzungen des Wirtschaftswachstums erwiesen sich die räumlichen Distanzen zu Wirtschaftszentren und die Verkehrsanbindung. Andere regionale Faktoren waren von untergeordneter Bedeutung. Insbesondere die Gemeindeautonomie verhinderte eine wirkungsvolle Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden. Somit stellen lokale Fördermassnahmen – insbesondere aus dem Wirtschaftsbereich – ein wirksames Mittel dar, um als Gemeinde oder Stadt auf ungünstige historische oder regionale Gegebenheiten reagieren zu können.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage.....	1
1.2	Problemstellung.....	1
1.3	Forschungsfrage und Abgrenzung.....	3
1.4	Aufbau der Arbeit.....	3
2	Theorie	5
2.1	Pfadabhängigkeit.....	5
2.2	Regionale Faktoren (Agglomerationseffekte).....	7
2.3	Lokale (Standort-) Faktoren	9
3	Methode der Arbeit	12
3.1	Fallauswahl	12
3.2	Forschungsmethode.....	14
4	Stadtportrait Schlieren.....	17
4.1	Einleitung.....	17
4.2	Wirtschaftliche Entwicklung.....	17
4.2.1	Vom Bauerndorf zur Industriestadt	18
4.2.2	Deindustrialisierung und Cluster-Bildung.....	19
4.3	Siedlungsentwicklung.....	24
4.4	Gesellschaftliche Entwicklung und Bevölkerungsstruktur	25
4.5	Administrativ-politische Behörden und öffentlicher Finanzhaushalt.....	27
4.6	Handlungsfelder.....	30
4.6.1	Stadtentwicklungskonzepte 2004 und 2015	30
4.6.2	Teilnahme am Bundesprogramm 'Project Urbain'	32
4.6.3	Wirtschafts- und Standortförderung Schlieren.....	32
4.6.4	Standortförderung Limmattal und Limmatstadt AG.....	33
4.7	Image und Standortfaktoren.....	35
4.8	Befunde für die Entwicklung des Arbeitsmarktes	36
5	Gemeindeportrait Spreitenbach.....	38
5.1	Einleitung.....	38
5.2	Wirtschaftliche Entwicklung und Hintergründe.....	39
5.2.1	Vom Bauerndorf zur Einkaufsmeile	39
5.2.2	Sonstige wirtschaftliche Entwicklung.....	42
5.3	Siedlungsentwicklung.....	44
5.4	Gesellschaftliche Entwicklung und Bevölkerungsstruktur	47

5.5	Administrativ-politische Behörden und öffentlicher Finanzhaushalt.....	49
5.6	Handlungsfelder.....	51
5.6.1	Raumentwicklungsstrategie 2030.....	51
5.6.2	Teilnahme am Bundesprogramm 'Project Urbain'	52
5.6.3	Wirtschafts- und Standortförderung.....	53
5.6.4	Projektschau Limmattal.....	54
5.7	Image und Standortfaktoren.....	55
5.8	Befunde für die Entwicklung des Arbeitsmarktes	57
6	Anwendung der Erkenntnisse auf die Theorie.....	59
6.1	Pfadabhängigkeit.....	59
6.1.1	Schlieren	59
6.1.2	Spreitenbach	61
6.1.3	Vergleich	63
6.2	Regionale Faktoren (Agglomerationseffekte).....	65
6.2.1	Schlieren	65
6.2.2	Spreitenbach	67
6.2.3	Vergleich	69
6.3	Lokale Faktoren	70
6.3.1	Schlieren	70
6.3.2	Spreitenbach	72
6.3.3	Vergleich	75
7	Fazit und Diskussion.....	78
	Quellenverzeichnis.....	85
	Expertengespräche.....	85
	Literatur.....	85

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage von Schlieren und Spreitenbach im Limmattal	13
Abbildung 2: Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner der Experteninterviews	15
Abbildung 3: Übersichtskarte zur Stadt Schlieren	24
Abbildung 4: Übersichtskarte zur Gemeinde Spreitenbach	44

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Arbeitsmarktentwicklung von Schlieren	21
Tabelle 2: Wohnungsbestand Schlierens	25
Tabelle 3: Bevölkerung und Ausländeranteil Schlierens	26
Tabelle 4: Gemeindesteuerfüsse Schlierens	29
Tabelle 5: Arbeitsmarktentwicklung von Spreitenbach	43
Tabelle 6: Wohnungsbestand Spreitenbachs	47
Tabelle 7: Bevölkerung und Ausländeranteil Spreitenbachs	47
Tabelle 8: Gemeindesteuerfüsse Spreitenbachs	50

1 Einleitung

Nur wenige Orte in der Deutschschweiz begegnen hartnäckigeren Vorurteilen als Schlieren und Spreitenbach. Während die Neue Zürcher Zeitung Schlieren im Jahr 2004 mit einem «Plädoyer für einen verachteten Ort» verteidigte (Neue Zürcher Zeitung 2004), betitelte die Aargauer Zeitung Spreitenbach noch kürzlich mit «Von aussen Getto, von innen Heimat» (Galbiati 2018c). Doch die öffentliche Wahrnehmung unterliegt einem Wandel, Schlieren wird zur «Wohlfühlstadt» (Tages-Anzeiger 2012), Spreitenbach erhält mit «Spreitenbach, mon amour» (Freiermuth 2017) gar eine veritable mediale Liebesbekundung. Es drängt sich die Frage auf, welche Veränderungen zu diesem Meinungsumschwung beigetragen haben. Das Image einer Gemeinde oder Stadt unterliegt komplexen Wechselwirkungen, insbesondere ist es von Faktoren wie der Siedlungs- und Gesellschaftsstruktur sowie des Arbeitsmarktes abhängig. Diese Masterarbeit konzentriert sich dabei auf den Arbeitsmarkt und befasst sich eingehend mit den Hintergründen, die eine günstige kommunale Wirtschaftsentwicklung versprechen.

Zum Einstieg wird kurz die Ausgangslage dieser Arbeit skizziert. Im Anschluss wird über die Problemstellung der Forschungsbedarf aufgezeigt und die Forschungsfrage formuliert. Das Kapitel schliesst mit einem Überblick über den Aufbau der Arbeit.

1.1 Ausgangslage

Die Ausgangslage dieser Masterarbeit bildet die Studie von Kaufmann und Wittwer (2017) mit dem Titel «Business Center or Bedroom Community? Employment in Small and Medium-Sized Towns». In der Studie untersuchen die Autoren mithilfe einer quantitativen Analyse, welche regionalen, lokalen und/oder politischen Faktoren die Arbeitsmarktentwicklung (Wachstum an Vollzeitstellen in exportorientierten Sektoren) von Schweizer Städten im Zeitraum 1995 – 2013 beeinflusst haben. Der Forschungsschwerpunkt liegt auf kleinen und mittleren Städten (small and medium-sized towns, SMST). Im Zentrum steht die Frage, weshalb gewisse Schweizer SMST zu Schlafstädten werden, währenddessen andere SMST sich erfolgreich zu Geschäftszentren entwickeln.

1.2 Problemstellung

Eine einheitliche wissenschaftliche Definition kleiner und mittlerer Städte fehlt (Servillo et al. 2017: 5). Allerdings liefert das EU-Forschungsprojekt TOWN eine weit verbreitete Definition. Diese stützt sich auf die Bevölkerungsgrösse und -dichte als wesentliche Parameter (Russo et al. 2017: 384). Eine SMST zählt demnach zwischen 5'000 und 50'000

Einwohner und weist eine Bevölkerungsdichte von 300 bis 1'500 Einwohner pro Quadratkilometer auf (Servillo et al. 2017: 9). In der Schweiz leben rund 48% der Bevölkerung in SMST (Eigene Berechnungen für 2015 nach Bundesamt für Statistik 2017).

Nach dem derzeitigen Forschungsstand sind verschiedene Gründe massgebend, weshalb SMST selten als eigenständige Forschungsobjekte gelten:

Erstens hat die ungünstige Typisierung von Städten nach Bevölkerungsgrösse zur Folge, dass SMST nur zweitrangig erforscht werden. Laut Servillo et al. (2017: 2, 8) werden SMST in der Regel nur als eingebettetes Element von Grossstädten wahrgenommen. Der wissenschaftliche Fokus gilt gewöhnlich den benachbarten grossen Kernstädten (Zentren) oder beschränkt sich auf grosse Metropolitanräume (Sassen 2005).

Zweitens wird die wirtschaftliche Bedeutung von SMST unterschätzt. Parkinson et al. (2015: 1059–1064) belegen dies statistisch für das europäische Umfeld und zeigen, dass sich seit der Jahrtausendwende (mit Ausnahme des Einbruchs während der Finanzkrise) zahlreiche mittelgrosse Städte, im Hinblick auf das Wirtschaftswachstum, gegenüber Metropolen behaupten konnten. Ähnliche Erkenntnisse liefern Dijkstra et al. (2013: 347), indem sie darlegen, dass mittelgrosse Städte und Regionen einen zunehmend grösseren Beitrag zum europäischen Wirtschaftswachstum leisten. So wird ihre wachsende Bedeutung für die Wirtschaft von Grossstädten deutlich, wenn SMST als eigenständige Elemente betrachtet werden, die durch Austauschbeziehungen Wertschöpfung erzielen.

Drittens zeigt die obige Definition auf, dass die Relevanz von SMST grundsätzlich unterschätzt wird, da knapp die Hälfte der Schweizer Bevölkerung in kleinen oder mittelgrossen Städten lebt. Allein diese Erkenntnis sollte SMST als eigenständigen Forschungsschwerpunkt rechtfertigen.

Kaufmann und Wittwer (2017: 2, 7–8) suchen in ihrer Studie nach Erklärungsansätzen für die unterschiedliche Entwicklung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von schweizerischen SMST. Auf regionaler Ebene wurden die Auswirkungen der Nähe zu anderen Städten und Bildungsinstitutionen untersucht. Auf lokaler Ebene wurden die Bevölkerungsgrösse und -dynamik, die politische Ausrichtung einer Stadt sowie die örtlich unterschiedlichen Steuerniveaus und deren Veränderungen analysiert (Kaufmann und Wittwer 2017: 5–7). In ihrem Modell können sie das ungleiche Arbeitsmarktwachstum jedoch nur teilweise durch diese ausgewählten regionalen oder lokalen Bestimmungsfaktoren erklären. Es ist somit weiterer Forschungsbedarf gegeben um die wirtschaftliche Entwicklungsdynamik von SMST besser zu verstehen, indem historische, politische, soziale oder andere Hintergründe verstärkt in der Analyse berücksichtigt werden.

1.3 Forschungsfrage und Abgrenzung

Die durch Kaufmann und Wittwer (2017) ermittelten Erkenntnisse tragen dazu bei, den Untersuchungsrahmen dieser Masterarbeit zu strukturieren. Mithilfe qualitativer Forschungsmethoden soll an ausgewählten Einzelfällen untersucht werden, weshalb SMST in der Vergangenheit ein unterschiedliches Wirtschaftswachstum verzeichnet haben. Primär interessiert der Untersuchungszeitraum ab den 1990er Jahren bis heute. Allerdings ist es schwierig eine präzise zeitliche Abgrenzung vorzunehmen, da soziale und wirtschaftliche Entwicklungsprozesse über längere Zeiträume andauern. Das zentrale Anliegen besteht darin, Faktoren zu identifizieren, die die Arbeitsmarktentwicklung kleiner und mittlerer Schweizer Städte beeinflusst haben. Die Forschungsfrage lautet deshalb:

Welche Faktoren beeinflussen das Arbeitsmarktwachstum kleiner und mittlerer Städte (SMST) in der Schweiz?

Die theoretischen Grundlagen dieser Arbeit sind in der Politikwissenschaft und Wirtschaftsgeographie zu verorten. Zusätzlich zu den von Kaufmann und Wittwer (2017) verwendeten Theorien zu lokalen und regionalen Faktoren wird das Konzept der Pfadabhängigkeit herbeigezogen, da dadurch auch langfristige kausale Zusammenhänge berücksichtigt werden können. Darüber hinaus soll abseits bestehender Theorien Raum für idiosynkratische Erklärungsansätze geschaffen werden, mit welchen aussergewöhnliche Arbeitsmarktentwicklungen durch stadtspezifische Eigenheiten erklärt werden. Dank dieses explorativen Vorgehens wird auch den Stärken des qualitativen Forschungsansatzes Rechnung getragen.

Im Gegensatz zur Studie von Kaufmann und Wittwer (2017) liegt der Fokus der Arbeit aber nicht ausschliesslich auf dem Wachstum an exportorientierten Arbeitsstellen. Sie nimmt eine breitere Perspektive ein, wobei vor allem das Wachstum an wertschöpfungsintensiven Arbeitsplätzen im Vordergrund steht. Ferner werden nur standortspezifische Faktoren untersucht, nationale Erklärungsansätze (zum Beispiel eine Exportschwäche aufgrund des starken Schweizer Frankens) sind hier nicht von Bedeutung, da eine einzelne Stadt wenig oder keinen Einfluss darauf nehmen kann.

1.4 Aufbau der Arbeit

Die Forschungsarbeit gliedert sich in einen theoretischen und einen analytischen, erkenntnisorientierten Teil. Eine Übersicht über den gegenwärtigen wissenschaftlichen Forschungsstand (Kapitel 2) liefert die theoretische Grundlage für die Identifizierung und Analyse arbeitsmarktrelevanter Faktoren von SMST. Sie schafft zudem die Basis für die

weitere Strukturierung der Arbeit. Der Übergang zum Analyseteil erfolgt durch die Beschreibung der Methode und Fallauswahl (Kapitel 3). Der Hauptteil der Arbeit besteht aus zwei umfassenden Fallstudien zu den beiden Städten (respektive Gemeinden) Schlieren und Spreitenbach. Anhand der zu erarbeitenden Datengrundlagen (Medienpublikationen, Projektberichte und Zeitschriftenartikel) werden deren Besonderheiten zusammengetragen und in separaten Stadtportraits (Kapitel 4 und 5) festgehalten. Daraufhin werden die Erkenntnisse mit den Befunden aus den Experteninterviews zusammengeführt und auf die Theorien angewandt (Kapitel 6). Die Arbeit schliesst mit einem Fazit und einer Diskussion der Ergebnisse (Kapitel 7).

2 Theorie

Im Folgenden werden verschiedene theoretische Ansätze vorgestellt, die das Arbeitsmarktwachstum in kleineren und mittleren Städten erklären können. Das Kapitel beginnt mit dem zentralen Konzept der Pfadabhängigkeit, das Raum für langfristige Erklärungsansätze schafft und einen Rahmen bildet, um die wirtschaftlichen Merkmale der untersuchten Orte zu ergründen. Es folgt eine Beschreibung der regionalen Faktoren, die erklären, wie SMST wirtschaftlich von ihren umliegenden Gemeinden und Städten, der Region oder dem Kanton profitieren oder wie und warum nachteilige Effekte daraus resultieren. Zum Schluss werden lokale Faktoren diskutiert, die auf Handlungsfelder hinweisen, in denen Gemeinden oder Städte ihre wirtschaftliche Entwicklung direkt beeinflussen können.

2.1 Pfadabhängigkeit

Als Pfadabhängigkeit («path dependency») beschreibt Page (2006: 88), wenn gegenwärtige oder zukünftige Zustände («states»), Handlungen («actions») oder Entscheidungen («decisions») aus vergangenen Zuständen, Handlungen oder Entscheidungen resultieren. Demzufolge sind aktuelle Gegebenheiten oder Entwicklungstendenzen unter Berücksichtigung des historischen Kontexts zu betrachten. Ein wirtschaftlicher Zustand einer SMST kann daher auf ein früheres Ereignis zurückzuführen sein. Page (2006: 88) selbst listet eine Vielzahl von allgemeinen Beispielen auf, die aus Pfadabhängigkeiten resultieren, so die Entstehung von Institutionen, Regelwerken und Gesetzestexten oder die Lage von Städten.

Das Konzept der Pfadabhängigkeit bietet einen wertvollen Rahmen für die Einteilung von SMST in drei sozioökonomische Profile unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen Merkmale und Funktionen. Es erlaubt, verschiedene Muster von Pfadabhängigkeit zu identifizieren (Segessemann und Crevoisier 2013; 2016; Hamdouch et al. 2017):

‘Residentielle’ SMST generieren Wertschöpfung in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft, indem sie lokale (Einzelhandel, Gastronomie, lokale Behörden et cetera) oder regionale Bedürfnisse (Grossverteiler, Infrastruktur-Betreiber, regionale Dienstleistungen et cetera) befriedigen (Segessemann und Crevoisier 2013: 10). Demgegenüber stehen ‘produzierende’ SMST, die von der verarbeitenden und exportierenden Industrie abhängig sind. Durch wirtschaftliche Austauschbeziehungen können sie ihre Wertschöpfung deutlich steigern. Als Beispiele werden Herstellungsunternehmen, landwirtschaftliche Betriebe, Dienstleistungsunternehmen oder tourismusorientierte Leistungsanbieter angeführt (Segessemann und Crevoisier 2013: 10). Des Weiteren existieren Hybridformen (‘gemischte’ SMST), zu denen auch SMST dazugezählt werden, die sich aufgrund obiger

Klassifikation nicht eindeutig zuordnen lassen. Solche Städte unterliegen oftmals dem Einfluss der Kreativ- oder Wissensökonomie («Creative and Knowledge-based Sectors»). Mit anderen Worten zeichnen sie sich dadurch aus, dass sie über Universitätsinstitute oder Forschungs- und Entwicklungsabteilungen verfügen, die von privaten Investoren oder der öffentlichen Hand finanziert werden. Ihre lokalen Unternehmen sind oft in Clustern oder dynamischen Netzwerken organisiert (Hamdouch et al. 2017: 460).

Die Untersuchung der Entwicklungspfade europäischer SMST durch Hamdouch et al. (2017: 465–466) zeigt, dass historische Gegebenheiten, etwa die Verfügbarkeit von Ressourcen, billigen Arbeitskräften oder spezifischem Fachwissen, vor allem den (früheren) Erfolg ‘produzierender’ europäischer SMST erklären. Durch die Globalisierung verlieren diese Faktoren aber kontinuierlich an Bedeutung, weshalb eine wirtschaftliche Neupositionierung dieser Städte hin zu dynamischen und wachstumsorientierten Wertschöpfungsbereichen zu beobachten ist. In der Regel verläuft diese Transition aber langsam und baut auf den bestehenden örtlichen Strukturen auf. Meili und Mayer (2017: 324) sowie Erickcek und McKinney (2006) knüpfen an dieser Stelle an und belegen, dass Städte mit einem dominanten Dienstleistungssektor heute wirtschaftlich erfolgreicher sind als Industriestädte. Dies wirft die Frage auf, welche Faktoren den Übergang zur Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft begünstigen und somit der Gefahr eines ‘Lock-In’ entgegenwirken.

Das ‘Lock-In’-Konzept ist den Wirtschaftswissenschaften entlehnt und bezieht sich auf eine festgefahrene Situation, in der eine SMST durch historisch entstandene Umstände in ihrem Entwicklungs- und Anpassungspotenzial (aufgrund hoher Umstellungskosten) beeinträchtigt wird (Storper und Scott 2008: 164; Hassink 2010: 450–452). Nach Meili und Mayer (2017: 316) sind vor allem ‘produzierende’ SMST von einem ‘Lock-In’ bedroht. Sie laufen Gefahr, in ihrer dynamischen Weiterentwicklung gehemmt zu sein. Schliesslich sind die ‘residentiellen’ SMST anzuführen, deren wirtschaftliche Bedeutung den beiden anderen sozioökonomischen Profilen nicht zwingend unterlegen ist, da der lokale Konsum einen entscheidenden Beitrag zur Wirtschaftsleistung erbringen kann (Markusen und Schrock 2009: 363–364).

In einem ersten Schritt soll somit untersucht werden, welcher Stellenwert dem ersten theoretischen Ansatz, also dem Konzept der Pfadabhängigkeit, für das Verständnis der unterschiedlichen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von SMSTs zukommt.

2.2 Regionale Faktoren (Agglomerationseffekte)

Wenn Städte in ein kooperatives oder wettbewerbsorientiertes Verhältnis zueinander treten, resultieren Vor- und/oder Nachteile, die als Agglomerationseffekte («Agglomeration Economies») bezeichnet werden (Rosenthal und Strange 2004). Die Stärke der Effekte ist nicht zwangsläufig von der Bevölkerungszahl der beteiligten Städte abhängig (Dijkstra et al. 2013: 348–349). Nach Rosenthal und Strange (2004: 2124) lassen sich positive Wirkungen aus Agglomerationseffekten in drei Dimensionen zusammenfassen:

Erstens führt die Konzentration von Ressourcen (etwa Kapital oder Know-how) zu Effizienzvorteilen: Einerseits begünstigt das Zusammenspiel verschiedener Akteure die Harmonisierung von Arbeitsprozessen und erhöht damit die Wirtschaftlichkeit. Andererseits ergeben sich bei Produktionsprozessen (interne) Skaleneffekte, die sich dadurch erklären lassen, dass die Stückkosten durch grössere (zusammengelegte) Produktionsmengen sinken (Karlsson 2016: 5). Zweitens wird die Anzahl an Interaktionen durch die räumliche Nähe begünstigt. Drittens spielt die zeitliche Komponente eine Rolle, da frühere Interaktionen zwischen Akteuren das gegenwärtige Ausmass an Agglomerationseffekten beeinflussen (Rosenthal und Strange 2004: 2124–2125). Diese positiven Effekte lassen sich insbesondere in Clustern beobachten, worunter eine räumliche Konzentration von Unternehmen, gleicher oder ähnlicher Industrien zu verstehen ist. Durch die Schaffung informeller Netzwerke und dem daraus resultierenden vereinfachten Wissensaustausch zwischen Unternehmen kann neues Wissen geschaffen und das Innovationstempo erhöht werden. Ausserdem können Unternehmensgründungen gefördert werden (Karlsson 2016: 1–3).

Die Konzepte 'Borrowed Size', Netzwerkeffekte und Polyzentralität stehen in engem Zusammenhang mit den Agglomerationseffekten:

Laut Alonso (1973: 200) liegen 'Borrowed Size'-Effekte vor, wenn sich eine kleine oder mittlere Stadt durch Merkmale einer grösseren Stadt auszeichnet und diese auf ihre Lage in einem dicht besiedelten Gebiet zurückzuführen sind. Burger et al. (2015: 1091–1092) führen aus, dass eine Stadt mehr Leistungen anbietet, als aufgrund ihrer Grösse zu erwarten wäre. Nach Alonso (1973: 200) handelt es sich dabei um Eigenschaften, die für die Arbeitswelt, Freizeitgestaltung oder Wohnsituation wichtig sind. Kleine und mittlere Städte können somit von Agglomerationsvorteilen profitieren, wenn sie in einen bedeutenden Metropolitanraum eingebettet sind (Meijers und Burger 2017: 3). Vergleichbar sind 'Spillover'-Effekte, die sich aus der Nähe zu anderen Städten ergeben können. Sie werden oftmals mit positiven Externalitäten gleichgesetzt, die entstehen, wenn Firmen von Innovationen und Effizienzsteigerungen benachbarter Unternehmen profitieren, ohne dass sie

sich (vollständig) an den entstandenen Kosten beteiligen. Werden diese Vorteile mit zunehmender Anzahl an benachbarten Unternehmen grösser, ist von externen Skaleneffekten die Rede (Van Oort und Lambooy 2013: 484–486). ‘Spillover’-Effekte werden oft als ‘Technology Spillover’ oder ‘Knowledge Spillover’ bezeichnet, wobei sich diese nur durch Nuancen unterscheiden. Ersteres beschreibt, dass Firmen unbeabsichtigt von technologischen Innovationen und Prozessen anderer Unternehmen profitieren (Sun und Fan 2017). Bei Letzterem steht die Expertise (Fachwissen) lokaler Fachkräfte im Vordergrund, die über (informelle) Netzwerke geteilt wird (Basile et al. 2012: 698, 714–715; Van Oort und Lambooy 2013: 480–482).

Des Weiteren sind Netzwerkeffekte zu erwähnen. Sie beschreiben Kooperationsvorteile, die sich aus der Beteiligung von Städten an Netzwerken ergeben. Laut Capello (2000: 1926–1928) ermöglicht eine derartige Zusammenarbeit die Spezialisierung und Konzentration auf Schlüsselindustrien und damit die Erzielung von Skalenerträgen und Synergieeffekten. Folglich wird dies eher durch ein kooperatives als durch ein konkurrierendes Verhältnis zwischen den Akteuren begünstigt (Capello 2000: 1926–1930).

Das Konzept der Polyzentralität ist in der wissenschaftlichen Literatur nicht eindeutig spezifiziert. Anlehnend an die polyzentrale urbane Region («Polycentric Urban Region») beschreibt Polyzentralität nach Kloosterman und Musterd (2001: 628) sowie Parr (2004: 232), dass eine Region durch verschiedene Städte (politisch, wirtschaftlich oder auf einer anderen Ebene) dominiert wird. Dabei ist nicht festgelegt, ob das Verhältnis zwischen den Städten auf Zusammenarbeit oder Wettbewerb beruht (Kloosterman und Musterd 2001: 628; Parr 2004: 232). Aus städteplanerischer Sicht herrscht aber eine divergierende Perspektive vor, die für den Rahmen dieser Arbeit von grösserer Relevanz ist. Zentral stellt sich hier bei Polyzentralität die Frage, wie und ob die Wettbewerbsfähigkeit von Regionen gesteigert werden kann, wenn (benachbarte) Städte Aufgaben gemeinsam wahrnehmen und sich gegenseitig ergänzen (Glanzmann et al. 2004: 4). Im Sinne von Growe et al. (2012: 4) wird die «Herausbildung einer polyzentralen Struktur» durch «eine funktionale Arbeitsteilung in der Region» erklärt. Idealerweise gelten polyzentrale Städte «als Motoren der regionalen Entwicklung» (Growe et al. 2012: 5). Aus dieser Perspektive interessiert somit, ob arbeitsmarktrelevante Vorteile aus einer etwaigen komplementären Stellung von Städten innerhalb urbaner Regionen zu beobachten sind (Glanzmann et al. 2004: 4; Growe et al. 2012: 4–5).

Wie angedeutet, kann sich die räumliche Nähe zu anderen Zentren durchaus auch nachteilig auf die Arbeitsmarktentwicklung in kleinen und mittleren Städten auswirken. Meijers und Burger (2017: 270, 274) bezeichnen dies als Agglomerationskosten, die sich beispielsweise als Siedlungsdruck (Überlastung der Infrastruktur), negative Einflüsse auf die Umwelt (fehlende Nachhaltigkeit infolge von Umweltschäden), zunehmenden Wettbewerbsdruck oder soziale und/oder politische Instabilität manifestieren. Gegenteilig zu 'Borrowed Size' ist hier der Begriff 'Agglomeration Shadows' gebräuchlich (Burger et al. 2015: 1103). Eine Stadt bietet dann weniger Funktionen an, als aufgrund ihrer Grösse (und Bedeutung) erwartet würde. Durch ihre Zentralität büsst sie folglich an Entwicklungspotenzial ein (Burger et al. 2015: 1092).

In einem weiteren Schritt soll daher untersucht werden, welcher Stellenwert dem zweiten theoretischen Ansatz, also Agglomerationseffekten, für das Verständnis der unterschiedlichen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von SMSTs zukommt.

2.3 Lokale (Standort-) Faktoren

Nebst der Pfadabhängigkeit und regionalen, städteübergreifenden Faktoren sollen auch lokale (Standort-) Faktoren erforscht werden, die einen Einfluss auf die Entwicklung des Arbeitsmarktes kleiner und mittlerer Schweizer Städte haben. Ein erster Anhaltspunkt findet sich in den klassischen Modellen der Volkswirtschaftslehre, die die Produktion von Gütern und Dienstleistungen von der Verfügbarkeit lokaler Ressourcen – Arbeit, Kapital, Märkte und Infrastruktur – abhängig machen. Demnach begünstigt die Verfügbarkeit entsprechender Input-Faktoren das Wirtschaftswachstum und das damit verbundene Wertschöpfungspotenzial (O'Donoghue et al. 2013: 116).

Neuere Studien verfolgen jedoch viel differenziertere Ansätze, zumal in der wissenschaftlichen Literatur kein Konsens darüber besteht, wie das lokale Wirtschaftswachstum tatsächlich gefördert werden kann. Zudem wird die Richtung der Kausalität kontrovers diskutiert, da unklar ist, ob ein Zustrom qualifizierter Fachkräfte ein attraktives Umfeld für neue Arbeitsplätze schafft, oder ob umgekehrt herausfordernde Arbeitsfelder den Zuzug von qualifizierten Arbeitskräften fördern. Für eine SMST stellt sich somit die zentrale Frage, ob sie das Arbeits- und/oder das Lebensumfeld fördern will, um zur Attraktivität des lokalen Arbeitsmarktes beizutragen (Niedomysl und Hansen 2010: 1638; Bishop und Han 2013: 2). Der erste Ansatz basiert ursprünglich auf Glaesers (1994) und Floridas (2002) Thesen. Glaeser (1994: 19–20) betont die Bedeutung des lokal vorhandenen Humankapitals für

das Wirtschaftswachstum und unterstreicht, wie eine hochgebildete Stadtbevölkerung Innovation und Wertschöpfung fördert. Floridas These (2002: 17) zur Untersuchung von US-Grossstädten besagt, dass vor allem Städte wirtschaftlich prosperieren, die eine angebliche 'Creative Class' anziehen können. Der Autor versteht darunter eine sehr gut ausgebildete Bevölkerungsgruppe, die in wissensintensiven und 'kreativen' Wirtschaftszweigen arbeitet und sich von einem innovativen und offenen Umfeld mit hoher Lebensqualität angezogen fühlt (Florida 2002: 17–18). Hinweise hierfür finden Hamdouch et al. (2017: 460, 470) indem sie das Jobwachstum in kleineren und mittleren europäischen Städten unter anderem einer hochqualifizierten Stadtbevölkerung zuschreiben, die zu mehr Innovation und Unternehmertum beiträgt. Nedomysl und Hansen (2010: 1636, 1645–1647) ihrerseits wenden ein, es liessen sich zu wenig empirische Beweise für die Thesen Floridas finden. Nach ihren Recherchen finden sie keinen Zusammenhang zwischen einem hohen Angebot an kulturellen Einrichtungen (in Anlehnung an Floridas 'Creative Class') und dem Zustrom hochqualifizierter Personen. Vielmehr unterstreichen Sie die Bedeutung des lokalen Angebots attraktiver Arbeitsplätze für die Wahl des Wohnortes.

Die Bewegung 'Cittàslow' (auch 'Slow Cities' genannt) entwickelte sich aus obigen Überlegungen. Sie pflegt einen ganzheitlichen Ansatz, indem sie das Arbeits- und Lebensumfeld gezielt fördert und sich an den Bedürfnissen kleiner und mittlerer Städte orientiert. Durch ihre Fokussierung auf ein nachhaltiges Stadt- und Wirtschaftswachstum versteht sie sich als Alternative zur wirtschaftszentrierten Entwicklung von Metropolen (Pink 2008: 99). Im Mittelpunkt stehen die Stärkung lokaler Akteure (Förderung des lokalen Unternehmertums), das selbstbestimmte Wachstum und die Verringerung der Abhängigkeit von externen Ressourcen. Das Wirtschaftswachstum soll dabei im Einklang mit den Belangen des Umweltschutzes und der sozialen Gerechtigkeit stehen. Die Attraktivität kleiner und mittlerer Städte soll vor allem durch eine verbesserte Lebensqualität gefördert werden (Mayer und Knox 2010: 1550, 1563; Bishop und Han 2013: 369). Shapiro (2006: 330, 333) findet diesbezüglich Anzeichen, dass eine hohe Lebensqualität begünstigt durch ein attraktives Umfeld (grosses Kulturangebot, gut gebildete Gesellschaft, erschwingliches Immobilieneigentum) einen entscheidenden Beitrag zum Beschäftigungswachstum leisten kann.

Steht stattdessen die Ansiedlung von Unternehmen im Fokus, finden sich wachstumsfördernde Faktoren in der Förder- und Standortpolitik, die durch Kaufmann und Arnold (2017: 3–6) beschrieben werden. Sie nennen insbesondere folgende Faktoren: Innovationsförderung, Imagepflege, Optimierung unternehmerischer Rahmenbedingungen,

Anwerbe- und Ansiedlungsmassnahmen, Koordinationsbestrebungen und der Einsatz öffentlicher Fördermittel (Kaufmann und Arnold 2017: 4). Weitere mögliche Einflussgrössen betreffen die lokale Steuerpolitik (Höhe des Steuerfusses), die politische Positionierung von Kommunalbehörden (Wirtschaftsfreundlichkeit politischer Amtsträger) und die Bevölkerungsdynamik einer Stadt (Kaufmann und Wittwer 2017: 6–7). Allerdings konnten nach Kaufmann und Wittwer (2017: 12–13) nur moderate Effekte der Steuerpolitik und der politischen Orientierung der Behörden auf das Wirtschaftswachstum schweizerischer SMST beobachtet werden. Bishop und Han (2013: 7–9) untersuchten weitere Indikatoren zur Attraktivität von SMST, darunter das Angebot an Einrichtungen (Bildung, Freizeit, Gastronomie), die Anbindung an externe Infrastrukturen (öffentlicher Verkehr, Strassennetz, Kommunikation) und/oder ein bereits bestehendes Unternehmensumfeld. Den beiden letztgenannten Autoren zufolge gibt es empirische Belege für den Zusammenhang zwischen vernachlässigter Infrastruktur (im Bereich Bildung und öffentlicher Verkehr) und einem verlangsamten Wirtschaftswachstum in englischen Städten (Bishop und Han 2013: 368).

In einem letzten Schritt soll schliesslich untersucht werden, welcher Stellenwert dem dritten theoretischen Ansatz zukommt, also inwieweit lokale Massnahmen (politischer, wirtschaftlicher oder sonstiger Natur) die Arbeitsmarktentwicklung kleiner und mittlerer Schweizer Städte beeinflussen.

3 Methode der Arbeit

Zu Beginn dieses Kapitels wird in Anlehnung an die frühere Studie von Kaufmann und Wittwer (2017), die Fallauswahl theoretisch erläutert. Daraufhin folgt eine kurze Beschreibung der ausgewählten Untersuchungsobjekte. Im zweiten Teil des Kapitels wird die Forschungsmethode vorgestellt, die in dieser Arbeit Anwendung findet.

3.1 Fallauswahl

Wie durch Kaufmann und Wittwer (2017) in ihrer quantitativen Studie angedacht, sollen die ermittelten arbeitsmarktfreundlichen Faktoren von SMST im Sinne eines multi-methodischen Forschungsdesigns in einer weiterführenden qualitativen Analyse auf Case Selection Basis und nach dem Most-Similar-Systems Design verifiziert werden. Die Kombination qualitativer und quantitativer Analysemethoden («Nested Analysis») zielt darauf ab, die Qualität der Konzeptualisierung und Messung zu verbessern, die Analyse konkurrierender Erklärungsansätze zu verfeinern und das Vertrauen in die grundlegenden Ergebnisse einer Studie zu stärken (Lieberman 2005: 436). So ergänzen sich die Prüfung der Signifikanz erklärender Variablen in Übereinstimmung mit den zugrundeliegenden theoretischen Annahmen (bei grosser Fallzahl) und die vertiefte Analyse einzelner Fälle hinsichtlich von Wirkungszusammenhängen für die Validierung oder Verfeinerung bestehender Modelle (Rohlfing 2008: 1493–1494). Um die Qualität der Modellspezifikation zu überprüfen (siehe auch Lieberman (2005: 440)), verglichen Kaufmann und Wittwer (2017: 15) ihre Prognosewerte mit den tatsächlichen Beobachtungswerten der abhängigen Variable (Arbeitsmarktwachstum in exportorientierten Sektoren). Dabei stiessen die beiden Autoren auf eine grosse unerklärte Varianz, die sich nach Lieberman (2005: 441) durch eine qualitative Analyse ähnlicher oder unterschiedlicher Einzelfälle untersuchen lässt. Da Kaufmann und Wittwer (2017: 15) von einer Fehlspezifikation ihres Modells ausgehen, soll die Modellgüte durch zusätzliche erklärende Variablen erhöht werden, die aus der qualitativen Analyse («Model-Building Small-N-Analysis») von Einzelfällen hervorgehen (Lieberman 2005: 443). Dazu werden Fälle selektiert, deren abhängige Variablen vom Modell nicht präzise vorhergesagt werden (Lieberman 2005: 445). Kaufmann und Wittwer (2017: 15) empfehlen einen strukturierten Vergleich («Structured Comparisons for Small-N-Analysis») nach dem Prinzip des Most-Similar-Systems Design (siehe auch Lieberman (2005: 446)): Ausgewählt werden Fälle (hier SMST), für die aufgrund ihrer (örtlichen) Nachbarschaft ein ähnliches Ergebnis der abhängigen Variable (Arbeitsmarktentwicklung) erwartet wird, deren beobachteten Werte jedoch erheblich voneinander abweichen.

Für eine eingehende qualitative Analyse eignen sich die beiden Untersuchungsobjekte Schlieren und Spreitenbach. Trotz vieler Gemeinsamkeiten hat sich ihr (exportorientiertes) Arbeitsmarktwachstum im Untersuchungszeitraum 1995 bis 2013 unterschiedlich entwickelt (Kaufmann und Wittwer 2017: 17). Beide Orte gehören zum Agglomerationsraum Zürich, zählen zu den kleinen und mittleren Städten und sollten aufgrund ihrer unmittelbaren (örtlichen) Nachbarschaft eine ähnliche historische Entwicklung durchlaufen haben. Schlieren und Spreitenbach liegen zwischen den beiden Regionalzentren Baden und Zürich (siehe Abbildung 1), hervorzuheben ist dabei jedoch die unterschiedliche Kantonszugehörigkeit von Schlieren (Zürich, Bezirk Dietikon) und Spreitenbach (Aargau, Bezirk Baden). Auch wenn aus statistischer Sicht die Voraussetzungen für die Definition als Stadt gegeben sind, hat Spreitenbach bisher das Stadtrecht nicht angenommen (Galbiati 2016b). Die beiden Städte respektive Gemeinden eignen sich für eine Untersuchung, da Spreitenbach ein unterdurchschnittliches und Schlieren ein überdurchschnittliches (exportorientiertes) Arbeitsmarktwachstum aufweist, wogegen das quantitative Modell von Kaufmann und Wittwer (2017) eine vergleichbare Entwicklung vorhergesagt hatte.

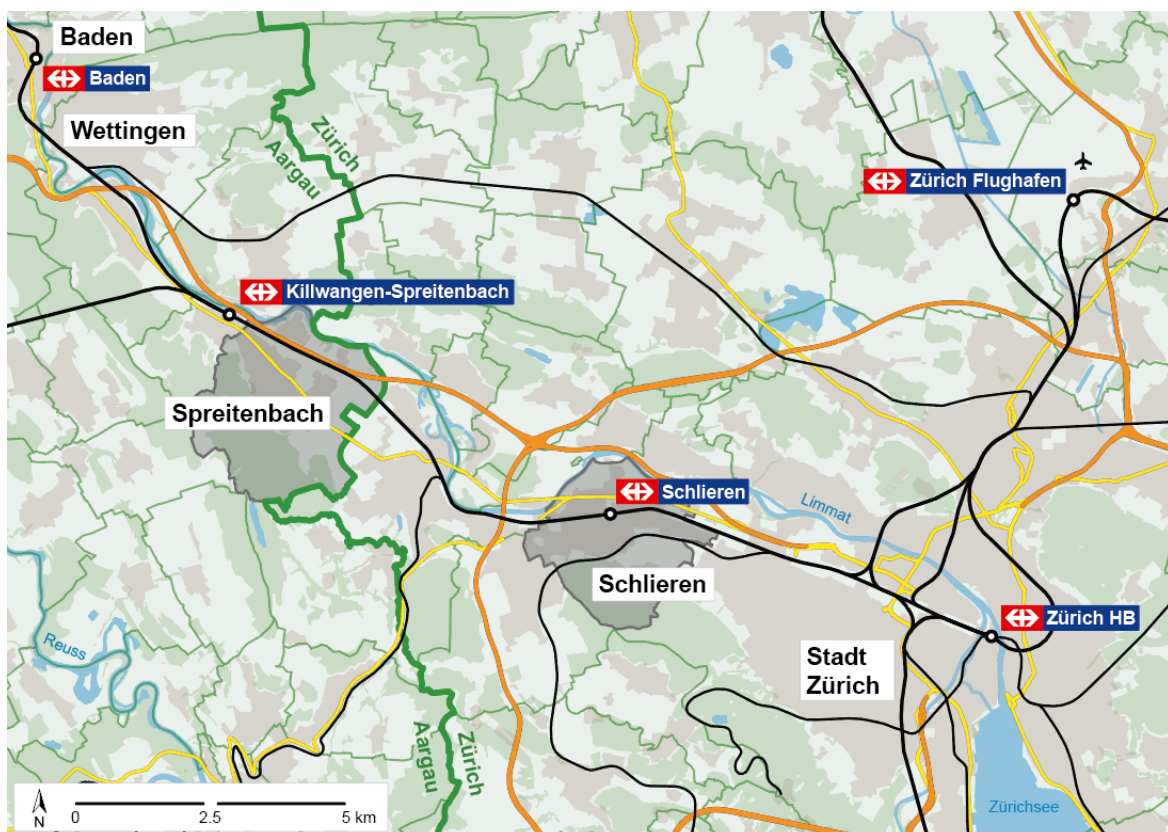


Abbildung 1: Lage von Schlieren und Spreitenbach im Limmattal (Eigene Darstellung mit Unterstützung von Daniel Gläsel, Datenquelle: OpenStreetMap 2018; Swisstopo 2018)

3.2 Forschungsmethode

In der vorliegenden Forschungsarbeit wird an den beiden ausgewählten Orten Schlieren und Spreitenbach untersucht, welche Ursachen die unterschiedlichen wirtschaftlichen Wachstumsdynamiken erklären können.

Datenquellen dieser Arbeit sind Presseartikel, Fallstudien, Forschungsberichte und Experteninterviews:

Anhand von Presseartikeln wurden historische und aktuelle Fakten, Ereignisse und Besonderheiten der untersuchten Orte zusammengetragen. Hierfür wurden die beiden Pressebanken Factiva und Nexis konsultiert und Artikel für den Zeitraum 1990 bis 2018 gesucht. Von Bedeutung waren des Weiteren die Archive verschiedener Zeitungen (Aargauer Zeitung, Neue Zürcher Zeitung, Tages-Anzeiger). Wissenschaftliche Datenbanken waren wenig relevant, da sich nur wenige wissenschaftliche Fallstudien oder Forschungsberichte mit der Region Zürich oder den einzelnen Gemeinden auseinandersetzten. Vereinzelt lokale Sachbücher halfen bei der Aufarbeitung der Ortsgeschichte von Schlieren und Spreitenbach.

Die Experteninterviews wurden mit ausgewählten Bezugspersonen von Schlieren und Spreitenbach (Abbildung 2) durchgeführt. In erster Linie interessierten Gesprächspartner der Behörden Schlierens und Spreitenbachs. Der Stadtpräsident Schlierens, Toni Brühlmann-Jecklin, und der Leiter der kommunalen Wirtschafts- und Standortförderung Schlierens, Albert Schweizer, standen für Gespräche zur Verfügung. Von Seiten Spreitenbach konnten der Gemeindepräsident, Valentin Schmid, und der Bauverwalter, Oliver Hager, befragt werden. Weiter konnte eine Expertin oder ein Experte der Wirtschaft Schlierens für ein Interview gewonnen werden. Infolge der unterschiedlichen kantonalen Organisation hinsichtlich der Aargauer Wirtschafts- und Standortförderung wurden Gesprächspartner auf kantonaler und regionaler Ebene interviewt. Hierzu wurde ein/e Vertreter/in von Aargau Services, der kantonalen Standortförderung des Kantons Aargau sowie ein/e Vertreter/in vom Regionalplanungsverband BadenRegio befragt. Auf überkantonomer Ebene konnte ausserdem die Geschäftsleiterin von Limmatstadt AG, Jasmina Ritz, interviewt werden. Die Limmatstadt AG positioniert sich als privatwirtschaftlicher interkantonomer Akteur der Standortvermarktung für die Region Limmattal. Absagen für Experteninterviews waren seitens der regionalen Arbeitsvermittlung Baden, der kantonalen Standortförderung Zürich, sowie der Vereinigung Industrie, Dienstleistungen und Handel Spreitenbach zu verzeichnen.



Abbildung 2: Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner der Experteninterviews
(Eigene Darstellung)

Die Gespräche wurden in Form von semi-strukturierten Experteninterviews durchgeführt. Die Interviews waren entsprechend durch einen Leitfaden strukturiert, die Interviewstruktur konnte aber dennoch flexibel angepasst werden (Bortz und Döring 2006: 314–315). Die Befragung deckte historische, politische und wirtschaftliche Aspekte ab. Von Interesse waren historische Ereignisse und Entwicklungen, Standortfaktoren, Erfolgsfaktoren und Problemfelder, die vergangene und aktuelle Wirtschaftspolitik sowie die damit verbundenen Entwicklungsstrategien. Die Experteninterviews waren so aufgebaut, dass zu Beginn der Diskussion allgemeine und offene Fragen gestellt wurden. In einem zweiten Schritt wurden konkrete Sachverhalte geklärt und kausale Zusammenhänge, die sich aus den vorgestellten Theorien ergeben, überprüft. Inhaltlich orientierte sich der Leitfaden an den theoretisch erarbeiteten Grundlagen (siehe Kapitel 2). Der Leitfaden wurde jeweils auf die Besonderheiten der befragten Person angepasst. Die Interviews selbst wurden auf Schweizerdeutsch (Dialekt) und am Arbeitsort der Befragten durchgeführt.

Die Informationen aus den Presseartikeln, Fallstudien und Forschungsberichten flossen in die Stadt- respektive Gemeindeportraits von Schlieren (Kapitel 4) und Spreitenbach (Kapitel 5) ein, die die historischen Hintergründe, Merkmale und Entwicklungen der beiden Städte respektive Gemeinden aufarbeiten. Anschliessend wurden die wichtigsten Erkenntnisse aus den Portraits mit Aussagen aus den Expertengesprächen untermauert und auf die theoretischen Ansätze angewandt (Kapitel 6). Dies geschah relativ frei, also ohne vor-malige Konzipierung eines strikten Code-Books (Gläser und Laudel 2010: 44–45). Im Fokus stand der Erkenntnisgewinn und die Prüfung von Kausalzusammenhängen, nicht aber

der systematische Vergleich der Aussagen verschiedener Gesprächspartner. Die Qualität der Datenerhebung selbst wurde durch das Verfahren der Datentriangulation sichergestellt, da unterschiedlich erhobene Informationen aus verschiedenen Quellen zusammengeführt wurden (Kapiszewski et al. 2015: 200, 380–381). Aufgrund der besseren Lesbarkeit erfüllt diese Arbeit die Ansprüche des gendergerechten Schreibens nicht vollumfänglich. Selbstverständlich beziehen sich die Formulierungen immer auf alle Geschlechter.

4 Stadtportrait Schlieren

Im folgenden Stadtportrait werden die wichtigsten Hintergründe, Veränderungen und Merkmale der Stadt Schlieren beleuchtet. Der Schwerpunkt liegt auf der wirtschaftlichen, siedlungsspezifischen und gesellschaftlichen Entwicklung. Im Anschluss werden die administrativ-politischen Behörden und ihre verschiedenen Handlungsfelder vorgestellt. Das Kapitel schliesst mit einer Untersuchung des Images und der Standortfaktoren sowie einer Zusammenfassung der Befunde, die einen Einfluss auf den Arbeitsmarkt von Schlieren haben.

4.1 Einleitung

Schlieren ist mit 18'681 Einwohnern (2016) die zweitgrösste Stadt (hinter Dietikon) im Bezirk Dietikon (Kanton Zürich 2018). Die Stadt grenzt an die Städte Zürich und Dietikon und die Gemeinden Uitikon, Urdorf, Unterengstringen und Oberengstringen. Noch im Mittelalter gehörte Schlieren zur Grafschaft Baden (später Teil des Kantons Aargau), erst 1803 baten verschiedene Limmattaler Gemeinden (darunter Schlieren und Dietikon) um Anschluss an den Kanton Zürich, da sie sich durch damalige übergeordnete Instanzen nicht angemessen vertreten fühlten. Bereits zwei Mal wurde eine Eingemeindung Schlierens in die Stadt Zürich angeregt und schliesslich doch abgewendet: 1929 scheiterte die Fusion an der Zustimmung verschiedener Zürcher Landbezirke (Koellreuter 2010: 34; Hamilton-Irvine 2016). Fast ein Jahrhundert später, im Winter 2016, wurden im Dietiker Stadtrat ein Postulat und in Schlieren eine Einzelinitiative eingereicht, die eine Eingemeindung von Schlieren und Dietikon in die Stadt Zürich forderten. Die Stadt Zürich äusserte vorsichtig Interesse, während in Schlieren und Dietikon kaum Befürworter zu finden waren. Fehlendes Kosteneinsparungspotenzial und Ängste vor Identitätsverlust wurden als wichtigste Einwände eingebracht und liessen das Vorhaben scheitern (Aargauer Zeitung 2016a).

In den 1960er Jahren überschritt die Stadt die 10'000 Einwohner-Marke, seit 1974 gilt Schlieren als Stadt. Ende 2017 zählte Schlieren 18'666 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Name Schlieren geht auf das sumpfige Land zurück, als die Limmat noch nicht kanalisiert und der Grundwasserspiegel noch nicht gesenkt war (Fausch 1954: 5–6; Surber 1955: 14; Brüscheiler et al. 2000: 123; Limmattaler Tagblatt 2003: 3; Fortuna 2012; Statistisches Amt Kanton Zürich 2018a).

4.2 Wirtschaftliche Entwicklung

Die letzten 100 Jahre der Geschichte Schlierens lassen sich in zwei wesentliche Phasen unterteilen – ihr Aufstieg zu einer bedeutenden Industriestadt und die Deindustrialisierung mit dem daraus folgenden Strukturwandel ab den 1980er Jahren.

4.2.1 Vom Bauerndorf zur Industriestadt

Bis Ende des 19. Jahrhunderts war Schlieren mit weit weniger als 1'000 Einwohnern eine der kleinsten Gemeinden im Limmattal (Surber und Meier 1959: 5). Die Fertigstellung der Strecke der Schweizerischen Nordbahn ('Spanisch-Brötli-Bahn' genannt) zwischen Baden und Zürich im Jahre 1847 sowie die Schaffung grosser Baulandflächen durch die Limmatkorrektur zwischen 1888 und 1892 schafften die wichtigsten Voraussetzungen für Schlierens Industrialisierung in den nachfolgenden Jahrzehnten (Suter 1999: 62; Huber 2010a: 28).

Als erstes Industrieunternehmen liessen sich 1868 die 'Ed. Geistlich Söhne AG für chemische Industrie' (auch 'Lymi' genannt) in Schlieren nieder (Bachmann et al. 1975: 3). Mithilfe chemischer Verfahren wurden Leim und Dünger aus Haut- und Knochenresten von Schlachtabfällen produziert (Bachmann et al. 1975: 6-9). Mitte der 1970er Jahre beschäftigte die Firma etwa 250 Personen in Schlieren (Bachmann et al. 1975: 6-9).

Bald hatte Schlieren zwei weitere wichtige Zugänge zu verzeichnen: Das Gaswerk Zürich und die Waggonfabrik kauften noch vor der Wende zum 20. Jahrhundert je etwa 100'000 Quadratmeter zusammenhängendes Bauland (Bachmann et al. 1975: 3, 21). Die 'Gasi' nahm ihre Produktion 1898 in Schlieren auf, sie bildete eine eigene Industriestadt am Rande Schlierens (Huber 2010a: 28). Aus Kohle und vereinzelt aus Holz wurde Gas für Beleuchtungs- und später für Heiz- und gewerbliche Zwecke hergestellt (Bachmann et al. 1975: 10-11). Nur ein Jahr später, 1899, begann die Schweizer Waggon- und Aufzügefabrik Schlieren (kurz 'Wagi') mit der Produktion von Schienenfahrzeugen und Pferdefuhrwerken. Ab den 1930er Jahren produzierte sie zusätzlich Aufzüge, Fahrtreppen und vereinzelt Flugzeugkomponenten (Bachmann et al. 1975: 15-21). Ende der 1950er Jahre beschäftigte die Fabrik fast 2'000 Angestellte, was rund einem Drittel der damaligen Bevölkerung Schlierens entsprach (Huber 2010a: 29).

1905 liess sich die Färberei, kurz 'Färbi', in Schlieren nieder (Bachmann et al. 1975: 21). Sie war eine der grössten Färbereien in der Schweiz. Zu ihrer Spezialität zählte die Färbung gewebter Stoffstücke. In der erfolgreichsten Phase des Unternehmens, in den 1950er Jahren, arbeiteten 750 Personen für das Unternehmen (Bachmann et al. 1975: 15-21). 1910 eröffnete die 'AG für autogene Schweissung' ihren Standort und wurde wenige Jahre später in 'Aluminium-Schweisswerk AG' umbenannt (Bachmann et al. 1975: 22). Die Fabrik produzierte Maschinen und Behälter aus Aluminium oder anderen korrosionsbeständigen Materialien. Mitte der 1970er Jahre zählte die Fabrik 200 Angestellte (Bachmann et al. 1975: 22; Huber 2010a: 29). In den 1940er Jahren wurde der geräuschlose Absorberkühlschrank erfunden, die Produktion wurde 1944 in der Fabrik Sibir aufgenommen. In den 1970er Jahren

hatten Sibirs Kühlschränke Marktanteile von gegen 80% in der Schweiz. Mit 400 Mitarbeitenden wurden pro Jahr 50'000 Einheiten hergestellt und weltweit exportiert (TEC 21 2015).

Doch keines dieser für Schlieren wichtigen Industrieunternehmen überlebte. Die negative Entwicklung setzte 1974 ein, als das Gaswerk seinen Betrieb reduzierte, da die Gasproduktion eingestellt und stattdessen nur noch Erdgas zwischengelagert wurde (Suter 1999: 59; Huber 2010a: 30). Der für Schlieren wohl schlimmste Wirtschaftsentscheid traf die Stadt am 16. Mai 1983, als Schindler die schrittweise Schliessung der durch sie zwischenzeitlich übernommenen Schweizer Waggon- und Aufzügefabrik ankündigte. Unter grossem Protest wurde die Fabrik 1985 geschlossen, 740 Mitarbeitende verloren dadurch ihren Arbeitsplatz. Zahlreiche Gebäude des Wagi-Geländes wurden kurz darauf abgebaut, Schlieren hatte seine erste grosse Industriebrache (Huber et al. 1984; Suter 1999: 59; Huber 2010a: 30). Wenig später, 1987, wurde die Färberei Schlieren geschlossen, 98 Mitarbeitende verloren ihre Stelle. Im gleichen Jahr wurden auch die Schliessung des Aluminiumschweisswerkes und des Kühlschrankherstellers Sibir bekanntgegeben (Huber 2010a: 30). Schlierens letzter Industriepionier, die heutige Geistlich Ligamenta, stellte 2006 ihre Produktion ein (Aargauer Zeitung 2008c). Schlieren wurde somit besonders hart durch den Strukturwandel getroffen. Innerhalb weniger Jahre verloren viele Industriearbeiter ihre Anstellung, zugleich lagen «tausende von Quadratmetern Industrieland» brach (Stadt Schlieren 2014a: 3). Demnach umfassten allein die drei Areale der ehemaligen Leimfabrik, Färberei und des Gaswerks eine Fläche von 360'000 Quadratmeter, was rund 15% der Siedlungsfläche Schlierens entspricht (Westermann 2010: 24).

4.2.2 Deindustrialisierung und Cluster-Bildung

Die Schliessung der 'Wagi' war zwar ein Symbol des Niedergangs der Industrie Schlierens, aber auch die Keimzelle für die erfolgreiche Deindustrialisierung der nachfolgenden Jahrzehnte. Noch während der Schliessung der Waggonfabrik Schlieren, suchte eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des Schindler-Konzerns, des Kantons Zürich, der Stadt Schlieren und verschiedener Arbeitnehmerorganisationen nach neuen Nutzungsmöglichkeiten für den Standort (Historic Schlieren 2018). Noch 1985 gelang es, das grosse Areal zu veräussern. Zu den neuen Eigentümern zählten Mercedes-Benz, die Neue Zürcher Zeitung und das Gewerbe- und Handelszentrum Schlieren (Huber 2010a: 30). Letztere Gesellschaft (unter Führung von Leo Krummenacher) übernahm mit 55'000 Quadratmetern das grösste Grundstück (Historic Schlieren 2018). Leo Krummenacher hatte gemeinsam mit Albert Schweizer, dem später ernannten Wirtschafts- und Standortförderer der Stadt Schlieren, die weitsichtige Vision, Start-up-Unternehmen aus der Biotechnologie-Branche

in Schlieren anzusiedeln (Ritz 2018; Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018). Dank glücklicher Umstände musste die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (ETH) aus Platzmangel Laboratorien vom Campus Zürich nach Schlieren verlegen (Aargauer Zeitung 2002). Im Verlauf der 1990er Jahre wollte die ETH das zwischenzeitlich geschaffene Institut am Standort Schlieren wieder auflösen. Ein eingespieltes Team von Wissenschaftlern widersetzte sich jedoch diesen Plänen. In Zusammenarbeit mit der Stadt Schlieren und weiteren Akteuren aus Wirtschaft und Wissenschaft wurde in der Folge ein Life-Sciences-Park in Schlieren gegründet, welcher die ehemalige ETH-Professur als Forschungs- und Entwicklungsinstitut weiterbetrieb. Damit sollten Jungunternehmen im Bereich der Medizinaltechnik unterstützt und der Austausch von Know-how zwischen Forschern, Investoren und anderen Anteilseignern gefördert werden. Die Stadt Schlieren stellte dafür CHF 200'000 zur Verfügung und die Zürcher Kantonalbank konnte als Hauptsponsorin gewonnen werden (Geiger 2000e; Arnet 2001b; Neue Zürcher Zeitung 2006). Somit konnte das Biotechnologie-Center Schlieren im Oktober 2002 eröffnet werden, wenig später nahm zudem ein angegliederter Inkubator seine Arbeit auf. Dieser verfolgt das Ziel, junge innovative Unternehmen im Bereich der Biotechnologie durch die kostengünstige, mietweise Bereitstellung von «Laboratorien und instrumentelle[n] Basisausrüstungen» zu fördern, was erlaubt, die Startkosten tief zu halten (Aargauer Zeitung 2002; Huber 2010a: 30). Massgebend zum Umsetzungserfolg beigetragen hatte das Gewerbe- und Handelszentrum Schlieren, welches bis 2002 den Grossteil der CHF 45 Millionen, die zum Aufbau der Laboratorien und Gebäude des Biotechnologie-Standorts benötigt wurden, bereitgestellt hatte (Krebs 2002a). Damit waren günstige Voraussetzungen geschaffen, damit sich «Spin-offs der Hochschulen, Tochtergesellschaften von Pharmaunternehmen und akademische Forschungsgruppen, Institute und Kliniken» in Schlieren ansiedeln (Bio-Technopark 2018).

Ebenfalls 1985 eröffnete die Schweizerische Post das Paketzentrum Mülligen, als eines von drei Schweizer Zentren der Paket-Verarbeitung. Die Wahl fiel auf Schlieren infolge der angrenzenden Lage zur Stadt Zürich und dem direkten Bahnanschluss. 2007 wurde Mülligen zu einem von drei Schweizer Briefzentren umgebaut. Die Schweizerische Post beschäftigt in Schlieren bis heute weit über 1'000 Mitarbeitende (Neue Zürcher Zeitung 2007a; Stadt Schlieren und Vereinigung für Heimatkunde Schlieren 2013: 51–52). Ab Ende der 1980er Jahre gelang es Schlieren, weitere Dienstleistungsbetriebe auf dem Stadtgebiet anzusiedeln. So baute etwa die Mercedes-Benz ihren Hauptsitz in Schlieren aus, die Neue Zürcher Zeitung erbaute ein neues Druckzentrum, und weitere kleinere und mittlere Unternehmen siedelten sich auf den leerstehenden Flächen oder in neu erstellten Büroräumlichkeiten

an. Schlieren verzeichnete bis 1991 ein grosses Beschäftigungswachstum im Dienstleistungsbereich und konnte die Job-Verluste der vergangenen Jahre weit mehr als kompensieren (siehe Tabelle 1) (Bentz 2008; Stadt Schlieren und Vereinigung für Heimatkunde Schlieren 2013: 4–5; Kanton Zürich 2018).

	1980	1985	1991	1995	2001	2005	2011	2015	2018
Arbeitsplätze (Vollzeit)	9'123	8'586	13'509	11'365	11'456	10'145	12'947	14'102	~15'200 (Frühjahr)

Tabelle 1: Arbeitsmarktentwicklung von Schlieren (Bundesamt für Statistik 1983: 49; Bundesamt für Statistik 2011; Zürcher Planungsgruppe Limmattal 2014; Bundesamt für Statistik 2017b; Schweizer 2018)

Doch ab Mitte der 1990er Jahre bis weit in die 2000er Jahre setzte eine längere Stagnationsphase ein. Nicht alle Industriebrachen entwickelten sich so erfolgsversprechend wie der Biotechnologie-Cluster. Zwar konnten noch in den 1990er Jahren weitere freie Industrieflächen veräussert werden, so etwa das Gelände des Aluminium-Schweisswerkes an Mercedes-Benz, oder das Gelände der Färberei an den Tages-Anzeiger. Doch auf vielen leerstehenden Industriebrachen liessen sich Gebrauchtwagenhändler nieder, die oftmals durch zweifelhafte Geschäftstätigkeiten auffielen (Krebs 2008; Huber 2010a: 30). Die problematische Sozialstruktur (siehe Kapitel 4.4) und die eintretenden finanziellen Probleme (siehe Kapitel 4.5) schädigten aber die Reputation Schlierens. Gleichzeitig prägten diese wenig gepflegten und tristen Industriegebiete Schlierens öffentliches Erscheinungsbild. In der Folge kam das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum der Stadt fast zum Stillstand.

Der Turnaround gelang Mitte der 2000er Jahre, als die Stadt Schlieren in grosser Not (siehe Kapitel 4.6) verschiedenste Massnahmen ergriff und unter anderem die Stelle 'Stadtentwicklung' schuf. Gemeinsam mit der kommunalen Wirtschafts- und Standortförderung fasste sie den Auftrag, die vielen Industriebrachen wiederzubeleben (Westermann 2010: 24). In der Folge erholte sich Schlierens Arbeitsmarkt bis 2010 weitgehend und danach setzte die Stadt ihr imposantes Bevölkerungswachstum fort (Brauchli 2017; Giusto 2015; Ingold 2009). Viel dazu beigetragen hat die von der Stadt geförderte Cluster-Bildung in den Bereichen Biotechnologie und Automobil sowie die Unterstützung der Start-up-Szene.

Die Generalunternehmung Halter AG beabsichtigte 2005 «Dutzende von Autohäusern, Garagen und ein Businesscenter» in Schlieren anzusiedeln (Tages-Anzeiger 2005). Nach dem Vorbild Düsseldorfs sollte «ein Kompetenzzentrum für Automobile» entstehen, indem «die namhaftesten Autohersteller einen Standort in Schlieren eröffnen» (Rudolf 2017d). Die Idee der Automeile konnte zwar nicht vollständig umgesetzt werden, dennoch gelang es die Generalvertretungen von Mercedes-Benz, Fiat Chrysler und Peugeot Citroën in Schlieren anzusiedeln. Grössere Vertriebsstellen und Werkstätten unterhalten zudem

Porsche, VW, Tesla und Toyota (Brauchli 2017). Der Automobil-Cluster zählte 2017 gegen 2'000 Arbeitsplätze (Rudolf 2017d).

2010 wurde durch die Halter AG und die Standortförderung Schlieren der 'Building Technology Park' (ehemals 'NewTechClub') initiiert. Der Cluster beabsichtigt die Förderung nachhaltiger und intelligenter Energie- und Gebäudetechnologien. Dazu sollen branchenverwandte Start-ups und der Technologietransfer innerhalb des Clusters gefördert werden. Von besonderer Bedeutung sind «innovative Lösungen, Produkte und Dienstleistungen» in den Bereichen «Vernetzung, Digitalisierung, Streaming, Smart Building und Smart Home sowie emissionsfreie Gebäude» (Building Technology Park 2018). Der Cluster zählt heute sechs Unternehmen und Organisationen und hat gegenwärtig keine weiteren Expansionspläne (Stadt Schlieren 2014a: 24; Building Technology Park 2018; Schweizer 2018).

Im Jahre 2013 gründeten die Standortförderung Schlieren, Vertreter des Gewerbevereins und der Wirtschaftskammer Schlieren den Verein 'Start Smart Schlieren'. Er verfolgt das Ziel, kostengünstig Büroflächen an Jungunternehmen zu vermieten und wird jährlich mit CHF 20'000 durch die Stadt Schlieren unterstützt (Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018). Den Behörden gelang es, Leerbestandsflächen der Gemeinde nach und nach abzubauen, indem Vermieter motiviert wurden, ihre Mieten zu senken und Zwischennutzungen zu ermöglichen. Büroflächen in der Grössenordnung von 1'600 Quadratmeter konnten vollständig vermietet werden und führten zur Ansiedlung von 160 Arbeitsplätzen (Aargauer Zeitung 2016b; Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018). Über 'Start Smart Schlieren' werden in der Nähe des Bahnhofs Schlieren auch Co-Working-Arbeitsplätze vermietet. Dabei handelt es sich um eingerichtete Einzelarbeitsplätze, weitere 200 Arbeitsstellen konnten so geschaffen werden. Der Verein zählt 2018 50 Mitgliedunternehmen und ist für weitere Firmen aller Branchen offen (Rudolf 2018). Ebenfalls auf Start-ups richtet sich das 2016 eröffnete Institut für Jungunternehmer (IFJ) aus. Im 'Start-up Space' können sich junge Unternehmen auf circa 1'500 Quadratmeter einmieten. Von 90 Arbeitsplätzen war bei der Eröffnung bereits die Hälfte vergeben. Nebst kostengünstigen Büroräumlichkeiten unterstützt das Institut Jungunternehmen mit Beratung und Weiterbildungsangeboten. Das IFJ wird privatwirtschaftlich durch die vier Schweizer Firmen Abacus, Mobiliar, Post Finance und Swisscom finanziert (Hunziker 2015; Rudolf 2016a).

Nebst dem Automobil Cluster, dem 'Building Technology Park' und der Start-up-Szene haben einzelne weitere namhafte Unternehmen aus dem Elektronik- und Informatikbereich in Schlieren ihren Hauptsitz eröffnet. Dazu zählen Sony Schweiz (Elektronik-Konzern, über

100 Mitarbeitende), die Zühlke Technology Group (IT-Consulting, etwa 500 Mitarbeitende) oder die Ruf Gruppe (Applikationsentwicklung und Telematik, knapp 100 Mitarbeitende) (IT Markt 2011; Rudolf 2016d; Ruf Gruppe 2018). Ein letzter grosser Wirtschaftsfaktor Schlierens ist das Limmattspital. Es wurde 1970 eröffnet und stellt die medizinische Versorgung der Zürcher Limmattalgemeinden (ohne Stadt Zürich) sicher. Bei der Eröffnung zählte das Krankenhaus bereits 500 Mitarbeitende, 2018 sind es über 1'400. Im Herbst 2018 wird zudem ein CHF 270 Millionen teurer Neubau die bestehende, über 40 Jahre alte Infrastruktur ersetzen (Stiefel et al. 1991; Schweiz am Wochenende 2017; Spital Limmattal 2018).

Das Leuchtturm-Projekt Schlierens ist aber sicherlich der Bio-Technopark. Seit den 1990er Jahren hat er sich glänzend entwickelt, 2016 zählte er 40 Unternehmen und über 10 Institute und Forschungsgruppen der ETH und der Universität Zürich. 2017 fanden über 2'000 Angestellte Arbeit im Biotechnologie-Cluster (Aargauer Zeitung 2016c; Rudolf 2017d). Schlieren ist hinter Basel im Bereich Biotechnologie zum zweitwichtigsten Schweizer Standort aufgestiegen (Schweizer 2018). Grosse mediale Aufmerksamkeit wurde dem Bio-Technopark durch die Veräusserung von Start-ups teil, etwa durch den Verkauf von Covagen (Behandlung von Infektions- und Krebskrankheiten) an Johnson & Johnson und Glycart Biotechnology (Krebstherapien) an Roche, beide mit einem geschätzten Transaktionswert von je über CHF 200 Millionen. Zu seinen weiteren bekannten Aushängeschildern zählen beispielsweise Kuros Bioscience AG (Wundheilung und Geweberegeneration), Prionics (BSE-Test), ProteoMediX (Krebserkennung und Krebstherapien) und Neurimmune Therapeutics (Immuntherapien) (Krebs 2004a; Feldges 2014; Brauchli 2017; Historic Schlieren 2018). Das Gewerbe- und Handelszentrum Schlieren beabsichtigt, den Bio-Technopark zu einem campusähnlichen Umfeld auszubauen. Hierzu werden vier 11-geschossige Gebäude mit Forschungseinrichtungen errichtet (Bio-Technopark 2018; Schweizer 2018). Das zweite dieser Hochhäuser wurde 2018 eröffnet, die Fertigstellung des dritten Hochhauses ist für 2020 geplant (Rudolf 2016e).

Schlierens Wirtschaft ist folglich sehr diversifiziert. Ende 2015 wurden in der Stadt Schlieren 14'102 Arbeitsplätze gezählt (Bundesamt für Statistik 2017b), Ende 2017 verzeichneten über 1'060 Firmen ihren Sitz in Schlieren (Aargauer Zeitung 2018). Seit der Jahrtausendwende konnte Schlieren über 400 neue Unternehmen ansiedeln und rund 3'000 Arbeitsplätze gewinnen. Ferner ist es der Stadt gelungen, viele Industrie-Arbeitsplätze ab den 1980er Jahren durch wertschöpfungsintensivere Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor abzulösen. Für die zukünftige Entwicklung wird geschätzt, dass Schlieren

noch weitere 200 Unternehmen aufnehmen kann und dadurch weitere 2'000 bis 4'000 Arbeitsplätze geschaffen werden (Hunziker 2015; Schweizer 2016; Rudolf 2017c; Hofer 2018).

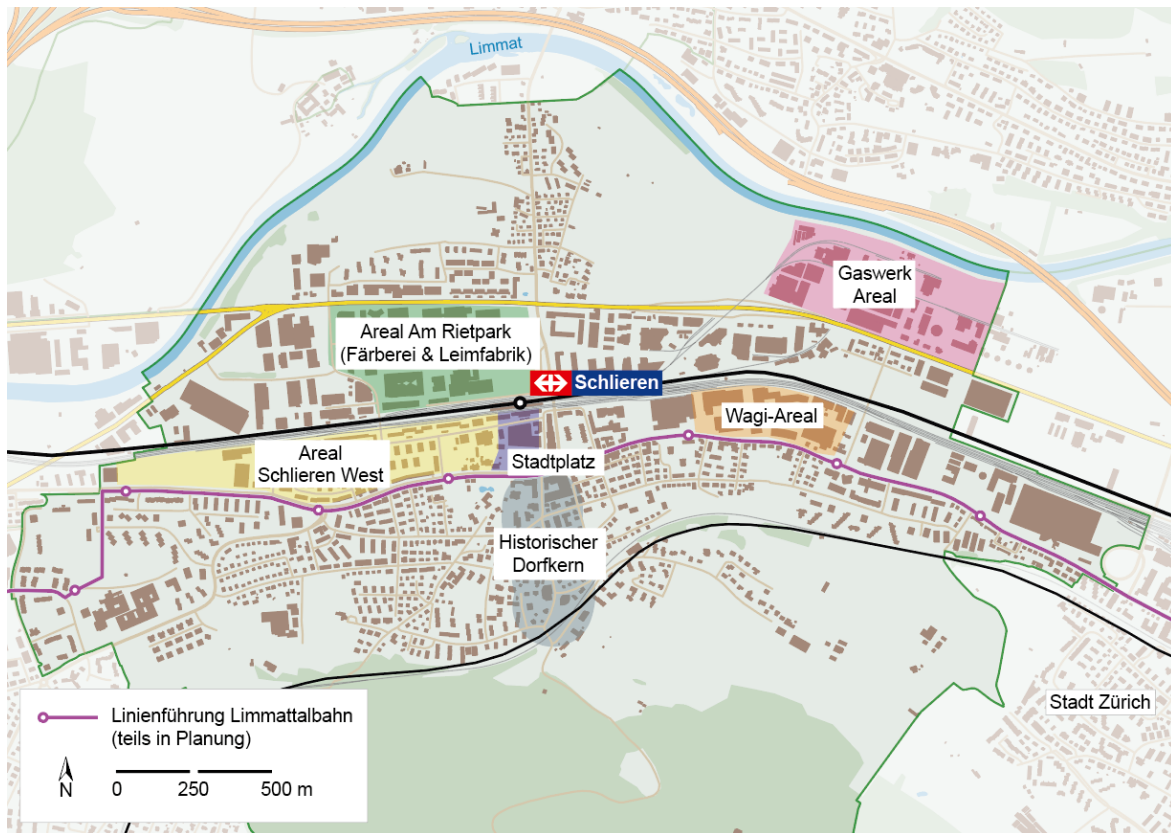


Abbildung 3: Übersichtskarte zur Stadt Schlieren (Eigene Darstellung mit Unterstützung von Daniel Gläsel, Datenquelle: OpenStreetMap 2018; Swisstopo 2018)

4.3 Siedlungsentwicklung

Bis in die 1950er Jahre dominierten in Schlieren die dörflichen Strukturen. Das einsetzende Industriewachstum liess die Bevölkerung rasch anwachsen und infolge des steigenden Bedarfs an Unterkünften für Fabrikarbeiter wurden zahlreiche «Mietkasernen», «Arbeiter- und Angestelltensiedlungen» gebaut (Stadt Schlieren 2014a: 2). Schlieren erhielt kurzzeitig eine prägende industrielle Identität, welche aber mit dem Rückgang der Industrie in den nachkommen Jahrzehnten rasch wieder verloren ging (Koellreuter 2010: 34).

Auf die Gemeindeentwicklung nahm der Kanton Zürich in den 1970er Jahren starken Einfluss, als er die durch Schlieren verlaufende Hauptstrasse entgegen dem Willen der Gemeinde zu einem vier- bis sechsspurigen Autobahnzubringer ausbauen liess. Damit wurde der Dorfkern Schlierens zerstört und die Stadt zweigeteilt. Durch den Bau des Stadthauses 1978 und die Renovation mehrerer umliegender Altbauten erhielt Schlieren zwar seinen ersten Stadtplatz mit zentrumsähnlichem Charakter. Doch waren Lärmschutzmassnahmen notwendig, um das Stadtzentrum von der lauten Stadtstrasse abzugrenzen. Zudem

wurde eine wenig attraktive Unterführung gebaut, um das Zentrum mit dem Bahnhof zu verbinden (Huber 2010b: 4–6; Stadt Schlieren 2014a: 2).

Mit der Deindustrialisierung in den 1980er Jahren folgte auch viel schlechte Presse über Schlieren. Bis Mitte der 2000er Jahre wurden dadurch kaum noch Wohnungen in Schlieren gebaut (Tabelle 2). Die Stadt hatte einen alten, unattraktiven Wohnungsbestand, der die aus Sicht der Stadtentwicklung ungünstige Sozialstruktur zusätzlich belastete (Geiger 2000a). Mit einem Stadtentwicklungskonzept und anderen Initiativen versuchte Schlieren Gegensteuer zu geben, besonders die Entwicklung der Industriebrachen wurde angestrebt. Erste Erfolge zeigten sich ab den 2000er Jahren, indem der Neubau von Wohnungen einsetzte (Marti 2010: 16). Die Industriebrachen erwiesen sich nun als attraktive Grundstücke für Neubauten, da sie zentral gelegen und gut erschlossen waren. Die ehemaligen Areale der 'Färbi' und 'Lymi' wurden zum Areal 'Am Rietpark' zusammengefasst, wo eine gemischte Wohn- und Gewerbenutzung umgesetzt wurde. Ferner wurden auch an die Bahngleise angrenzende Industriebrachen (Schlieren West) und andere Gebiete im Stadtzentrum neu bebaut (Aargauer Zeitung 2009; Brüngger und Letsche 2014: 14). Schwieriger gestaltete sich die Situation auf dem Gelände des Gaswerkes. Dieses gehört der Stadt Zürich, wobei die Stadt Schlieren über ein Baurecht verfügt. Nach der Einstellung der Gasförderung fand eine grossräumige, aber weitgehend konzeptlose Umnutzung des fast 200'000 Quadratmeter grossen Gebiets statt (Huber 2010a: 30). Die gut erhaltenen, über 100-jährigen Bauten zeichnen sich aber durch ihren speziellen industriellen Charakter aus und versprechen gute Entwicklungsperspektiven (Niedermann 2013). Angedacht ist eine Nutzung durch die Kreativwirtschaft, respektive die Entwicklung eines Kreativ-Clusters mit «Angeboten für Schulen, Kultur, Sport und Freizeit». Das Projekt 'Gaswerk Schlieren' wurde zudem bei der 'Projektschau Limmattal' (siehe auch Kapitel 5.6.4) zur Weiterverfolgung eingereicht (Westermann 2010: 26; Regionale 2025 2018a).

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017
Wohnungsbestand	6'201	6'288	6'507	6'615	7'907	8'570	~ 9'500

Tabelle 2: Wohnungsbestand Schlierens (Aargauer Zeitung 2018; Statistisches Amt Kanton Zürich 2018a; Zürcher Planungsgruppe Limmattal 2014)

4.4 Gesellschaftliche Entwicklung und Bevölkerungsstruktur

Als Folge der Industrialisierung zählte Schlieren 1960 bereits 10'000 Einwohnerinnen und Einwohner (Bachmann et al. 1975: 21; Stadt Schlieren 2014a: 2). Das Bevölkerungswachstum brach aber zwischen 1980 und 2000 infolge der Deindustrialisierung und den damaligen ungünstigen Perspektiven ein. So zählte die Stadt 1980 knapp 12'500 Einwohner, 20

Jahre später fast unverändert 12'775 Einwohner (Geiger 2000a; Kanton Zürich 2016). Erst mit dem einsetzenden Bauboom Mitte der 2000er Jahre (Tabelle 3) legte das Bevölkerungswachstum zu (Stauffacher et al. 2013: 7). Zwischen 2006 und 2016 verzeichnete Schlieren laut Scharrer (2017) eine der grössten Bevölkerungswachstumsraten im Kanton Zürich. Schlieren zählte 2017 knapp 18'700 Einwohner (Statistisches Amt Kanton Zürich 2018b). Der Kanton Zürich geht in seinen Schätzungen davon aus, dass Schlieren in den nächsten 15 Jahren (Stand 2016) auf etwa 21'500 Einwohner anwachsen wird (Stadt Schlieren 2016a: 1).

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017
Bevölkerung	13'142	12'785	12'775	13'211	16'103	18'414	18'666
Ausländeranteil	30.6%	34.8%	40.0%	41.2%	43.6%	46.3%	45.9%

Tabelle 3: Bevölkerung und Ausländeranteil Schlierens (Statistisches Amt Kanton Zürich 2018a; Statistisches Amt Kanton Zürich 2018b; Statistisches Amt Kanton Zürich 2018c)

Schlieren weist eine besonders hohe Anzahl an Zu- und Wegpendlern auf, wobei erstere die Mehrheit bilden und Schlieren daher statistisch als Arbeitsgemeinde betrachtet wird (Suter 1999: 60; Marti 2010: 16; Brüngger und Letsche 2014: 12; von Wirth et al. 2014: 27; Brühlmann-Jecklin 2018). Die hohen Pendlerbewegungen sind darauf zurückzuführen, dass einerseits zahlreiche Gutverdiener ruhigere Wohnlagen an zentraler Lage (in anderen Gemeinden im Limmattal) bevorzugen (Brivio 2008; Marti 2010: 16). Andererseits ziehen vermehrt Personen nach Schlieren, die in den umliegenden Städten (insbesondere Zürich) oder Gemeinden arbeiten. Sicherlich zahlt es sich aus, dass Schlieren inzwischen über neuen attraktiven Wohnraum verfügt und von der Wohnungsknappheit in der Stadt Zürich profitiert (Marti 2010: 17; Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018). Dies bestätigte die Studie von Herrmann und Nowak (2014: 4–5, 8–9), wonach fast die Hälfte der Zuzüger aus der Stadt Zürich stammt (46%, 2007-2012).

Wie eine Analyse der Schlieremer Bevölkerung von 2010 zeigt, zeichnet sich die Bevölkerungsstruktur durch Merkmale ihrer industriellen Vergangenheit aus (Koellreuter 2010: 34): eine «relativ tiefe Kaufkraft, ein einfaches bis mittleres Bildungsniveau und ein hoher Ausländeranteil im Vergleich zu Zürich». Im Gegensatz zur Stadt Zürich fehlen die «postmateriellen Intellektuellen» (Koellreuter 2010: 34–35). Nach der Studie von Hermann und Nowak (2014: 12) ist der Anteil an Tertiärabschlüssen bei den Zugezogenen (25%) deutlich höher als bei den Ansässigen (knapp 13%, 2007-2012). 25% der Schlieremer verfügen lediglich über einen primären Bildungsabschluss (Hermann und Nowak 2014: 11–12). Weiter zeichnet sich Schlierens Bevölkerung durch ein tiefes steuerbares Durchschnittseinkommen von CHF 49'400 pro Person (2010) aus, was deutlich unter dem kantonalen (CHF 65'200) und regionalen Durchschnitt (Limmattal, CHF 62'700) liegt (Stauffacher et

al. 2013: 15; Hermann und Nowak 2014: 18). 2013 lag die Sozialhilfequote Schlierens mit 5.5% deutlich über dem kantonalen Durchschnitt von 3.2% (Brüngger und Letsche 2014: 12). Durch die Verteuerung des Schlieremer Wohnraums stieg zudem die Anzahl an 'Working Poors' (Erwerbstätige in prekären Lebensverhältnissen) an, so dass die Stadt vermehrt Ergänzungsleistungen entrichten muss. Überdies ist ein Trend zu gesellschaftlicher Segregation zu beobachten, da Besserverdienende in die Neuquartiere ziehen, und der ältere und günstigere Wohnungsbestand ärmere Gesellschaftsschichten anzieht (Arnet 2012; Neue Zürcher Zeitung 2016). Auffallend ist zudem der hohe Ausländeranteil Schlierens, der von 30.6% im Jahr 1990 auf 45.9% im Jahr 2017 angestiegen ist und deutlich über dem regionalen Durchschnitt des Limmattals (2012: 32.4%) liegt (Stauffacher et al. 2013: 12; Brüngger und Letsche 2014: 13; Statistisches Amt Kanton Zürich 2018b). Verändert hat sich die Herkunft der zuziehenden Migranten: Waren es bis 2004 vorwiegend «Personen aus dem Westbalkan, der Türkei» oder «südlichen nicht-europäischen Regionen wie Sri Lanka», so sind seit 2005 vermehrt gutgebildete Personen aus «nördlichen Herkunftsregionen, wie Deutschland, Österreich, Grossbritannien» und «dem nichteuropäischen OECD-Raum (etwa USA)» zugewandert. Seit der Finanzkrise ist zudem ein Anstieg an Zuwanderern aus südwesteuropäischen Ländern festzustellen (Hermann und Nowak 2014: 15–16). Die veränderte Zusammensetzung der ausländischen Wohnbevölkerung Schlierens lässt somit – falls überhaupt möglich – beschränkt Aussagen zur Sozialstruktur Schlierens zu (Hermann und Nowak 2014: 17).

4.5 Administrativ-politische Behörden und öffentlicher Finanzhaushalt

Schlieren führte 1974 das Gemeindeparlament ein und erklärte sich fortan zur Stadt (Stadt Schlieren 2014a: 2). Das Gemeindeparlament löste die Gemeindeversammlung als legislative Gewalt ab. Das Gremium zählt 36 Mitglieder und wird alle 4 Jahre gewählt. Die Aufgabe der Exekutive wird durch den Stadtrat wahrgenommen, welcher aus 7 Mitgliedern besteht und durch eine Stadtpräsidentin oder einen Stadtpräsidenten geführt wird. Ein Teil seiner Befugnisse wurde an Ausschüsse mit je 3 Mitgliedern und verschiedenen Ressorts delegiert. Des Weiteren setzt der Stadtrat Kommissionen ein, so etwa die Stadtbaukommission oder die Standortförderung, die beratende Aufgaben übernehmen, aber keine Verwaltungsbefugnisse haben (Stadt Schlieren 2018a; Stadt Schlieren 2018b).

Zu Beginn der 1990er Jahre wies die Stadt Schlieren einen positiven Finanzhaushalt aus, der sich rasch verschlechterte, obwohl die Stadt ihre Sozialaufwände senken und das Steueraufkommen juristischer Personen steigern konnte. Der mässige Selbstfinanzierungsgrad zwang die Stadt, sich aufdrängende Investitionen aufzuschieben (Geiger 1995; Geiger

1996a; Geiger 1997a; Geiger 1997b; Geiger 1998a). Besonders zum Jahrtausendwechsel litt die Stadt unter steigenden Verwaltungs- und Sozialkosten. Investitionen mussten weiter reduziert werden, im Wesentlichen beschränkte man sich nun auf werterhaltende Massnahmen. Zudem wurden Desinvestitionen in Betracht gezogen, um die weitere Verschuldung der Stadt zu bremsen. Eine integrierte Aufgaben- und Finanzplanung sollte sicherstellen, dass die zukünftigen Ausgaben auf die zu erwartenden Geldmittel abgestimmt waren (Geiger 1998b; Geiger 1999c). Den städtischen Finanzhaushalt bedrückten zudem die rückläufigen Steuereinnahmen aus den mittleren Einkommen (zwischen CHF 50'000 und CHF 200'000), was den Rückschluss zulässt, dass Schlieren besonders für den Mittelstand wenig attraktiv schien (Geiger 2000b).

Aus dieser schwierigen Lage initiierte der Stadtrat im Jahr 2000 das Projekt 'Schlieren macht vorwärts' (ehemals 'Neue Führung 200x'), welches beabsichtigte, die wirkungsorientierte Verwaltungsführung (auch New Public Management) einzuführen. In erster Linie handelte es sich um eine Reorganisation bestehender Ressorts zu Geschäftsfeldern und um die Führung von Verwaltungsbereichen nach marktwirtschaftlichen Prinzipien (Arnet 2001c; Krebs 2004b). Die Zielvorgaben gliederten sich neu in eine finanzielle Seite und eine Leistungskomponente. Daraus resultierte ein grösserer Entscheidungsspielraum, wie Leistungsaufträge zu erfüllen sind und welcher Ressourceneinsatz dazu notwendig ist (Geiger 1997b). Die Reformen sollten zu einer grösseren Kostentransparenz der Stadtverwaltung und einer stärkeren Ausrichtung der kommunalen Leistungen auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und anderer betroffener Akteure führen. Das Parlament sollte zudem mehr Entscheidungsbefugnisse haben und der Stadtrat sollte sich stärker auf strategische Aktivitäten konzentrieren (Krebs 2004b). Ferner sollten dadurch die «finanziellen Probleme der Stadt Schlieren» und die «negativen Auswirkungen» der «Siedlungs- [...], Wohnungs- [...] und Bevölkerungsstruktur» angegangen werden (Geiger 2000d). Weitere positive Auswirkungen erhoffte man sich aus der Stärkung der Wirtschafts- und Standortförderung. Es wurde beabsichtigt, die Kontaktpflege mit ansässigen Firmen auszubauen und Ursachen anzugehen, die den Ruf Schlierens belasteten. So sollten etwa Umnutzungen der Industriebrachen vorangetrieben und die Steuereinnahmen durch die «Vermittlung von Arealen und Lokalitäten an zukunftsgerichtete Unternehmen mit hoher Wertschöpfung» erhöht werden (Geiger 2000c). Zur Steigerung der wirtschaftlichen Attraktivität der Stadt wurde 2002 der nahe beim kantonalen Höchstsatz gelegene Steuerfuss für natürliche Personen (Tabelle 4) von 124% auf 119% gesenkt (Krebs 2002b; Vögeli 2002). Positive Ergebnisse blieben jedoch aus und das Eigenkapital schrumpfte in den folgenden Jahren weiter,

der Handlungsdruck blieb bestehen (Krebs 2003; Neue Zürcher Zeitung 2007b). 2008 scheiterte das Reformprojekt 'Schlieren macht vorwärts' endgültig. Schon bis 2004 waren Mehrkosten von CHF 626'000 angefallen – und sie summierten sich weiter auf. Die ehemals breite Unterstützung begann nachzulassen, da nicht nur die steigenden Kosten auf Kritik stiessen, sondern auch die aus Sicht vieler Beteiligten zu langsame Umsetzung der Reformen. Dem Projekt wird aber zugeschrieben, der Stadt zu einer modernen Verwaltungsstruktur verholfen und einen wesentlichen Beitrag zum damaligen Stadtentwicklungsprojekt (siehe Kapitel 4.6.1) wie auch zu zahlreichen innovativen Ideen geleistet zu haben (Krebs 2004b; Krebs 2008).

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017
Gemeindesteuerfuss (natürliche Personen)	108	125	125	119	119	114	114
Gemeindesteuerfuss (juristische Personen)	120.56	136.54	137.68	130.00	130.63	125.69	125.70

Tabelle 4: Gemeindesteuerfüsse Schlierens (Zürcher Planungsgruppe Limmattal 2014; Statistisches Amt Kanton Zürich 2018b)

Mitte der 2000er Jahre trugen die Bemühungen der Wirtschafts- und Standortförderung erste Früchte, da sich die kommunale Ertragslage durch die höheren Steuerbeiträge von juristischen Personen verbesserte (Aargauer Zeitung 2007; Aargauer Zeitung 2008a). 2008 wurde fast die Hälfte des Steueraufkommens mit juristischen Personen erzielt, was zu einem Überschuss in der Grössenordnung von CHF 10 Millionen führte. Zugleich stieg aber das Risiko schwankender Steuereinnahmen, da die Stadt von der Wirtschaftslage und dem Wohlergehen seiner Unternehmen abhängig war (Arnet 2009a). Dies zeigte sich bereits ein Jahr später, da als Folge der Finanzkrise der Steuerbeitrag juristischer Personen um die Hälfte zurückging (Arnet 2009b; Marti 2010: 16). Doch der Einbruch war nur von kurzer Dauer. Bereits 2013 konnte Schlieren dank der positiven Entwicklung der Steuereinnahmen seinen Steuersatz für natürliche Personen um weitere 5% auf 114% senken (Hamilton-Irvine 2017c). In den letzten Jahren zahlte sich zudem der Ausbau des Bio-Technoparks aus, da die steigenden Gewinne der neu angesiedelten Unternehmen zu zusätzlichen Steuereinnahmen führten (Rudolf 2016b). Überdies erzielte Schlieren 2016 einen einmaligen Überschuss von CHF 20 Millionen, da bei Firmentransaktionen im Biotechnologie-Sektor entsprechend hohe Gewinne versteuert wurden. Die veränderte Ausgangslage spiegelt sich auch darin wider, dass Schlieren im Jahr 2018 erstmals keine Zahlungen aus dem kantonalen Finanzausgleich erhält. Angesichts stark schwankender Steuereinnahmen setzt Schlieren sein Sparprogramm fort (Rudolf 2017a). Schwierigkeiten bereiten Schlieren die nach wie vor hohen Sozialkosten, über 25% seiner Finanzausgaben

(2015) fallen in den Bereichen Ergänzungsleistungen, Sozialhilfe, Pflegekosten, Kleinkinderbetreuungsbeiträge und Alimente an (Hotz 2015). Städte wie Schlieren fordern deshalb einen angemessenen kantonalen Soziallastenausgleich. Als gewichtige Argumente führen sie an, dass Sozialkosten auf Standortfaktoren wie Lage und Preis des Wohnungsangebots zurückzuführen sind, die von den Gemeinden nicht direkt beeinflusst werden können (Hamilton-Irvine 2017a).

4.6 Handlungsfelder

Die Deindustrialisierung und die daraus entstandenen finanziellen und imagebezogenen Probleme führten Schlieren in eine perspektivlose Ausgangslage. Besonders ab den 1990er Jahren dominierten Negativ-Schlagzeilen die Berichterstattung über Schlieren: Der sich ausbreitende zwielichtige Gebrauchtwagenhandel, das unattraktive Stadtbild und der steigende Ausländeranteil waren wenig förderlich für das Image der Stadt. Zudem schränkte der wenig erfreuliche Finanzhaushalt den Handlungsspielraum der Stadtbehörden ein. In grosser Not wurden verschiedene Massnahmen ergriffen. Besonders das Stadtentwicklungskonzept und der Ausbau der Wirtschafts- und Standortförderung verhalfen Schlieren zur Trendwende (Stadt Schlieren 2014a: 4–7). Diese Projekte werden nachfolgend vorgestellt.

4.6.1 Stadtentwicklungskonzepte 2004 und 2015

In seinen ungenutzten Industriearealen erkannten die Behörden Schlierens die Chance, die Problemfelder der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur anzugehen. Dabei waren sie sich aber auch möglicher Risiken bewusst (Stadt Schlieren 2014a: 4):

«Eine unkontrollierte und unkoordinierte Entwicklung hätte es unmöglich gemacht, übergeordnete Ziele zur Aufwertung der Lebensräume und der Lebensqualität erreichen zu können.»

Eine geeignete Lösung sahen sie in der Ausarbeitung eines Stadtentwicklungskonzepts, das eine Verbesserung der Lebensqualität in Schlieren anstrebte. Ausserdem sollte über die «Gestaltung des öffentlichen Raums» Schlierens Identität gestärkt werden (Meyer und Peer 2007: 33). Hierzu wurden die Themenfelder Wohnen (Verbesserung des Wohnungsangebots), Misch- und Gewerbegebiete (Durchmischung von Büro-, Dienstleistungs- und Wohnstandorten), Freiräume (Aufwertung und Neuerstellung von Quartierplätzen, Bau eines Stadtplatzes) und Verkehr (ÖV-Erschliessung und Limmattalbahn) adressiert. Im Vordergrund standen also Arealentwicklungen, die Profilierung verschiedener Cluster (Biotechnologie und Automobil) und die verbesserte städtische Einbindung der vielbefahrenen Hauptstrassen (Huber 2010b: 6; Brüngger und Letsche 2014: 6–7; Stadt Schlieren 2014a: 4). Aus dem Konzept resultierten weiter die Schaffung neuer Begegnungszonen, die

Aufwertung bestehender Stadtplätze (etwa des Stadthausplatzes) sowie die Erstellung von öffentlichen oder privaten Gestaltungsplänen (Huber 2010b: 6; Stadt Schlieren 2015).

Gestaltungspläne sind ein hilfreiches Steuerinstrument, die den Anwendungsbereich der Bau- und Zonenordnung erweitern. Sie ermöglichen Behörden ihre Zielvorstellungen in die Planung einzubringen. Ein für Schlieren relevantes Beispiel ist die parzellenübergreifende Planung von Grünflächen, auch 'Pocket Parks' genannt. Diese fliessen als identitätsstiftende Elemente in die Arealplanung mit ein und werden über Alleen als Langsamverkehrsachsen miteinander verbunden, um das Stadtbild Schlierens aufzuwerten. Diese 'Pocket Parks' richten sich auf unterschiedlichste Aktivitäten aus und sollen zur sozialen Vernetzung verschiedener Bevölkerungsgruppen beitragen (Meyer und Peer 2007: 32; Marti 2010: 17).

Die Gestaltungspläne erlauben es, die Erstellung von Neubauten mit hoher Wohnqualität zu fördern, die für wohlhabende Bevölkerungsschichten interessant sind. Beispielsweise sollten sich dank grosszügiger 2 ½ und 3 ½ - Zimmer-Wohnungen vermehrt «zahlungskräftige Singles und junge Paare» für Schlieren interessieren (Koellreuter 2010: 35). Genossenschaftliche Überbauungen richten sich an Familien, welche noch nicht über hohe Finanzmittel verfügen. Mit diesen Massnahmen werden somit eine verbesserte Bevölkerungsdurchmischung und die Erzielung höherer Steuereinnahmen angestrebt (Koellreuter 2010: 35; Westermann 2010: 24). Die Wohnqualität soll ferner durch die bessere Erschliessung abgelegener Stadtgebiete und durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen in belasteten Stadtgebieten gesteigert werden (Brüngger und Letsche 2014: 7–10).

Die Umsetzung des Konzepts wurde 2014 durch die ETH (Institut für Umweltentscheidungen), die Universität Zürich (Geographisches Institut) und das Raumplanungsbüro Planpartner AG evaluiert. Der Stadt Schlieren wurde attestiert, viele Punkte in Angriff genommen oder bereits vollständig umgesetzt zu haben, etwa die erfolgreiche Neuentwicklung von Industriebrachen oder Massnahmen der Verkehrsberuhigung und der Aufwertung des öffentlichen Raums. Erfolge zeigten sich auch darin, dass das Durchschnittseinkommen der Bürgerinnen und Bürger Schlierens gestiegen ist und die Bevölkerung sich positiv zur Stadtentwicklung äusserte (Stadt Schlieren 2014b). Die Evaluation mündete 2015 in der Ausarbeitung eines revidierten und optimierten Stadtkonzeptes (Stadt Schlieren 2014a: 7). Daraus resultierten Empfehlungen zur Neugestaltung des Stadtzentrums, zur Innenentwicklung der Quartiere entlang der Limmattalbahn, zur Aufwertung des Altwohnungsbestands, zur Schaffung neuer Grün- und Freiräume sowie zur Förderung des Fuss- und Fahrradverkehrs. Letzteres wurde im Projekt 'Veloschnellroute' aufgenommen, das einen Ausbau des Langsamverkehrs zwischen Altstetten und Dietikon vorsieht und im Rahmen der

Projektschau Limmattal (siehe auch Kapitel 5.6.4) weiterverfolgt wird (Rudolf 2016c; Stadt Schlieren 2016b; Vögeli 2016; Regionale 2025 2018a).

4.6.2 Teilnahme am Bundesprogramm 'Project Urbain'

Um der anspruchsvollen Bevölkerungsstruktur und der sozialen und kulturellen Heterogenität der Stadt gerecht zu werden, entschied sich die Stadt 2011 für die Teilnahme am Bundesprogramm 'Project Urbain' (Niedermann 2011). 'Project Urbain' zielte darauf ab, die Integration von benachteiligten Wohnquartieren mit ungünstiger sozialer Durchmischung (oder sonstigen Missständen) zu verbessern. Hierzu stellte der Bund mehrjährige finanzielle und technische Unterstützung (für Schlieren: 2012-2015) bereit. Beabsichtigt wurde, negativen Entwicklungen entgegenzuwirken, zur öffentlichen Sicherheit beizutragen und den sozialen Zusammenhalt zu stärken (Guarisco und Minder 2008). Unter Beteiligung der Hochschule für Soziale Arbeit Luzern und der Bevölkerung wurden Integrationsmassnahmen für das Schlieremer Quartier 'Schlieren West' erarbeitet. Der Schwerpunkt lag auf der Verbesserung des nachbarschaftlichen Zusammenlebens durch Stärkung der interkulturellen Kommunikation und Vernetzung von Bewohnern unterschiedlicher sozialer und kultureller Herkunft. Darüber hinaus wurden sanierungsbedürftige Liegenschaften identifiziert und Kontakte zu betroffenen Immobilieneigentümern hergestellt, um sie in einer umfassenden Quartiersplanung für eine vorteilhafte Nachbarschaftsentwicklung zu motivieren (Niedermann 2011; Vögeli 2012; Studer 2013).

4.6.3 Wirtschafts- und Standortförderung Schlieren

Laut der Stadt Schlieren (2018c) ist die Standortförderung «als umfassender Begriff zu verstehen, der nebst der eigentlichen Wirtschaftsförderung auch die Aufgaben Stadtentwicklung, Quartierentwicklung, Integration und Kultur umfasst». Hierfür setzt der Stadtrat eine Kommission ein, welche Konzepte erarbeitet und Aufträge an die Standortförderung erteilt. Ferner besteht ein 'Forum Wirtschaft', welches alle wichtigen wirtschaftlichen Akteure – unter anderem die Wirtschaftskammer und die Detaillistenvereinigung – umfasst und sich halbjährlich zur Kontaktpflege und zum Informationsaustausch trifft (Stadt Schlieren 2018c). Die Wirtschafts- und Standortförderung Schlieren nahm 1998 ihre Arbeit auf. Hierzu wurde eine 30%-Stelle geschaffen, welche mit einem Jahresbudget von CHF 150'000 ausgestattet ist (Brühlmann-Jecklin 2018; Schweizer 2018). Der Auftrag des Standortförderers besteht darin, Immobilien-Leerbestände abzubauen und zu einem attraktiven Umfeld für innovative Unternehmen beizutragen. Des Weiteren hat die Stadt Schlieren die Absicht, durch Firmenansiedlungen zusätzliche Steuereinnahmen zu generieren (Hunziker 2015).

Die kommunale Standortförderung erhielt in seinen Anfängen finanzielle, später projektbezogene Unterstützung durch den Kanton. Heute findet sie eher auf ideeller Basis statt, indem etwa neue nationale oder internationale Kontakte vermittelt werden (Brühlmann-Jecklin 2018; Schweizer 2018; Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018).

Der Standortförderer von Schlieren, Albert Schweizer, war massgeblich an der Gründung des Bio-Technoparks Zürich, des 'Building Technology Park', 'Start Smart Schlieren' und weiterer städtischer und privatwirtschaftlicher Initiativen beteiligt (Schweizer 2018). Die Mehrzahl dieser Initiativen werden durch die Stadt Schlieren mit Beträgen von CHF 20'000 pro Jahr, im Sinne einer Anschubfinanzierung, unterstützt. Die den Betrag übersteigenden Ausgaben müssen über Firmen-, Sponsoring-, oder Mitgliederbeiträge gedeckt werden. Die finanziellen Unterstützungen sind aber temporärer Natur, die Stadt beabsichtigt, sich über längere Zeiträume aus den mitfinanzierten Projekten zurückzuziehen (Schweizer 2018). Zentral ist zudem die Arealentwicklung. Sie erlaubte es, Büroleerbestände und Industriebrachen einer neuen Nutzung zuzuführen (Schweizer 2018; Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018). Als neueres Projekt wurde im März 2017 das 'Asia Desk Schlieren' initiiert. Das Desk sieht sich als Anlaufstelle für kleinere und mittelgrosse Unternehmen sowie Start-ups, die Informationen über den schweizerischen oder asiatischen Markt beziehen möchten. Ein virtuelles Desk übernimmt Abklärungen und vermittelt die Anfragen an die geeigneten Stellen (Standortförderung, 'Start Smart Schlieren', Swiss-Asian Chamber of Commerce et cetera) weiter. Insbesondere die Bereiche Cleantech, Finanzindustrie, Elektronik- und Computertechnologie stehen dabei im Fokus. Die Stadt Schlieren sicherte dem Desk eine Anschubfinanzierung von CHF 7'000 zu, die weitere Finanzierung des Projekts erfolgt selbsttragend über Projekte und Mandate (Aargauer Zeitung 2017a; Rudolf 2017a).

4.6.4 Standortförderung Limmattal und Limmattstadt AG

Im Jahr 2006 initiierten drei Zürcher Limmattal-Gemeinden – Dietikon, Schlieren und Urdorf – das Projekt einer gemeinsamen Standortförderung. Das Limmattal sollte als «Wachstumsregion positioniert werden» und die Organisation sollte «zu einer Stimme» des Limmattals werden (Aargauer Zeitung 2006). Zudem erhofften sich die Gemeinden eine bessere Ausgangslage im regionalen Wettbewerb und sie versuchten, die Sympathien von Investoren, guten Steuerzahlern und wohlhabenden (potenziellen) Zuzügern zu wecken (Arnet 2007). Der Verein wurde 2007 gegründet und alle Zürcher Limmattal-Gemeinden (mit Ausnahme der Stadt Zürich) traten ihm bei (Aargauer Zeitung 2008b). Die angeschlossenen Gemeinden beteiligen sich anteilmässig nach Bevölkerung und Angebot an

Arbeitsplätzen an den Aufwänden der regionalen Standortförderung. Des Weiteren können sich auch Unternehmen der Standortförderung Limmattal anschliessen (Arnet 2007). Seit seiner Gründung versuchte die Standortförderung Limmattal auch die Aargauer Gemeinden für einen Anschluss zu motivieren – bisher erfolglos (Egger 2018a).

Die privatwirtschaftlich organisierte regionale Standortförderungsorganisation Limmattstadt AG wurde 2014 gegründet. Sie vermarktet den überkantonalen Lebens- und Wirtschaftsraum zwischen Zürich und Brugg (Aargau). Sie versteht sich nicht als Konkurrenz zu lokalen Standortförderungsorganisationen, sondern strebt die Zusammenarbeit mit den Limmattaler-Gemeinden an und möchte eine Vermittlerfunktion zwischen den verschiedenen Organisationen einnehmen. Laut ihrer Mission will sie «einen wesentlichen Beitrag zur Positionierung, Vernetzung, Imagestärkung und zur künftigen Entwicklung des Limmattals» leisten (Limmattstadt AG 2018a). Zu ihren Aktivitäten gehören die Pflege von Kommunikationsplattformen (Social Media, Newsletter, Print-Magazin), die Erstellung eines regionalen 3D-Modells als Vermarktungswerkzeug räumlicher Planung, die Unterstützung der Limmattalbahn-Kampagne und die Organisation von Veranstaltungen, die der regionalen Vernetzung dienen (Limmattstadt AG 2018a). Ein weiterer Schwerpunkt ist die Schaffung der Marke 'Limmattstadt' und die Bündelung aller regionalen Kräfte, insbesondere die Vernetzung der Aargauer und Zürcher Akteure (Ritz 2018). Ihre Ursprünge findet die Limmattstadt AG im Umfeld der Generalunternehmung Halter AG, deren Verwaltungsratspräsident Balz Halter auch im Verwaltungsrat der Limmattstadt AG Einsitz nimmt. Die Mitgliedschaft in der Limmattstadt AG steht öffentlichen und privaten Interessenten über den Erwerb einer Aktie offen. Die Organisation ist nicht gewinnorientiert, strebt aber eine selbsttragende Finanzierung ihrer Aktivitäten an. 2018 hat die Organisation 80 Aktionäre, darunter Privatpersonen und Vertreter aus Wirtschaft und Politik (Limmattstadt AG 2018b).

Seit Kurzem können die Gemeinden und Städte des Limmattals mit der Limmattstadt AG einen Leistungsauftrag abschliessen, in welchem sie Vermarktungs- und andere Aufgaben im Sinne eines Public-Private-Partnerships der Organisation übertragen können (Limmattstadt AG 2018c). Aus diesem neuen Angebot zeichnet sich die bevorstehende Übergabe aller Aufgaben der Standortförderung Limmattal an die Limmattstadt AG ab, die jedoch im Herbst 2018 noch von den Mitgliedern der Standortförderung Limmattal genehmigt werden muss (Egger 2018a). Die Behörden Urdorfs und Schlierens haben in diesem Zusammenhang bereits angekündigt, dass sie ihre Mitgliedschaft in der Standortförderung Limmattal auflösen und eine Leistungsvereinbarung mit der Limmattstadt AG anstreben (Egger 2018c).

4.7 Image und Standortfaktoren

Die Industrie prägte Schlieren über lange Zeit im 20. Jahrhundert. Die fast schon liebevollen Namen wie 'Wagi', 'Lymi' oder 'Färbi' zeigen, wie stark sich die Schlieremer Bevölkerung mit ihrer Industrie identifizierte. Doch mit dem Strukturwandel ab den 1980er Jahren ging die industrielle Identität verloren (Koellreuter 2010: 34).

Anfangs der 2000er Jahre verschafften die einsetzende Perspektivlosigkeit sowie Probleme aus sozialen Konfliktherden Schlieren ein negatives Image. Herausforderungen in den Bereichen Gesellschaft, Finanzen und Verkehr waren für viele Gemeinden im Limmattal nicht ungewöhnlich, aber in Schlieren spitzten sie sich besonders zu. Der Tages-Anzeiger resümierte treffend, als er 2003 den folgenden Titel für eine Reportage wählte (Arnet 2003): «Leben im 'Abfallkübel' des Kantons». Wenig später berichtete auch das Magazin «Schweiz Aktuell» des Schweizer Fernsehens in einer Themenwoche ausführlich über die Stadt. Trotz gegenteiliger Bemühungen blieben besonders die negativen Aspekte bei den Zuschauern haften (Mijuk 2013). Diese schweizweite negative Berichterstattung drückte das Selbstwertgefühl der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner. Die Stadtbehörden Schlierens waren sich dieser ernsten Situation bewusst und versuchten mit verschiedenen Initiativen (siehe Kapitel 4.6) Gegensteuer zu geben. Ende der 2000er Jahre stellte sich der Erfolg ein, als in Schlieren die Bautätigkeit intensiviert wurde und in neuen, zukunftsweisenden Bereichen, wie etwa dem Biotechnologiesektor, neue Arbeitsstellen geschaffen werden konnten. Gegenwärtig sollen der Bau der Limmattalbahn und der Ausbau des Stadtplatzes einen Beitrag zur Stärkung der Identität leisten. Nach dem Vorbild des Glatttals soll auch das Limmattal eine eigene Stadtbahn erhalten, welche die Gemeinden zwischen der Stadt Zürich und Killwangen (Aargau) verbindet. In einer ersten Projektphase wird gegenwärtig der Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Zürich Altstetten und Schlieren gebaut (Minder 2009b; Brühlmann-Jecklin 2018; Ritz 2018; Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018).

Angesicht des rasanten Wachstums stellt sich jedoch die Frage, ob Schlieren als 'Ventil' der Stadt Zürich fungiert und Gefahr läuft, lediglich als temporärer Durchgangsort zu dienen (Marti 2010: 17). Von Belang ist auch Schlierens anspruchsvolle Sozialstruktur. Sie zeichnet sich durch Gesellschaftsschichten mit geringer Bildung, niedrigen Einkommen und/oder einem Migrationshintergrund aus. Vor allem Schweizer Familien mit Kindern meiden oder verlassen (noch heute) die Stadt aus Angst vor mangelnder Chancengleichheit in der Schulbildung. Mit dem Ausbau von Integrationsmassnahmen in Schulen und der Förderung hochwertigen Wohnraums versucht die Stadt dieser Wahrnehmung entgegenzuwirken (Arnet

2003; Brühlmann-Jecklin 2018). Zu den Kritikpunkten zählt zudem die im Vergleich zu benachbarten Wohngemeinden höhere Steuerbelastung (Brüngger und Letsche 2014: 22).

Hinsichtlich der Standortfaktoren werden die Nähe zur Stadt Zürich und die gute Erreichbarkeit im Individualverkehr und öffentlichen Verkehr hervorgehoben. Entgegen der öffentlichen Wahrnehmung wird die Stadt in einer Wirtschaftsbefragung für ihre hohe Lebens- und Wohnqualität sowie für die Verfügbarkeit ausgedehnter Naherholungsgebiete geschätzt (Brüngger und Letsche 2014: 20–22). Zudem zieht die dynamische Wirtschaftsentwicklung junge und innovative Unternehmen an, für die die «funktionale und erschwingliche Infrastruktur», unter anderem im Biotechnologie-Bereich, sehr attraktiv ist (Bio-Technopark 2018). Ein weiterer Pluspunkt ist das im Vergleich zur Stadt Zürich tiefere Preisniveau für Immobilien (Brüngger und Letsche 2014: 22). Von Vorteil ist ausserdem die räumliche Nähe zu den Bildungsinstitutionen Zürichs (Bio-Technopark 2018).

4.8 Befunde für die Entwicklung des Arbeitsmarktes

Vor allem die Nähe zur Stadt Zürich ist entscheidend für die Standortentwicklung von Schlieren. Bereits zur Zeit der Industrialisierung zogen wichtige Arbeitgeber nach Schlieren, da grosse unbebaute Landreserven vorhanden waren. Nach der Blütezeit in den 1960er und frühen 1970er Jahren begann der unaufhaltsame Niedergang der Industrie. Alle grossen Namen verschwanden von der wirtschaftlichen Bühne der Stadt Schlieren.

Doch der Stadt gelang die Kehrtwende, sie hatte das Glück über Behörden und Investoren mit vielversprechenden Visionen und Tatendrang zu verfügen. Investoren wie Leo Krummenacher (respektive das Gewerbe- und Handelszentrum Schlieren) oder die Halter Generalunternehmung waren in der Lage, Risikokapital bereitzustellen. Weiter hatten sie die nötige Geduld, um grossräumige und weitsichtige Projekte zu fördern. Die Stadt Schlieren war zudem bereit, eigene finanzielle Mittel für die Arealentwicklung sowie die Wirtschafts- und Standortförderung einzusetzen. Damit wurden wichtige Voraussetzungen für eine gezielte und effiziente Zusammenarbeit zwischen Behörden und Investoren geschaffen. Grosse Erfolge erzielten sie mit der Cluster-Bildung in den Bereichen Biotechnologie und im kleineren Rahmen im Automobilsektor. Daneben wurden innovative Ansätze verfolgt, um neue Arbeitsplätze zu kreieren und Leerstände an Büro- und Gewerbeflächen zu reduzieren. Besonders zu erwähnen sind die Schaffung der Start-up-Szene und die Bereitstellung von kostengünstigen Co-Working-Arbeitsplätzen. Mit dem Aufbau des Asia Desk wird zudem eine völlig neue Unternehmens-Zielgruppe umworben.

Seit dem Jahr 2000 wurden dadurch 1'000 Arbeitsplätze in der Biotechnologie, 500 Arbeitsplätze in der Start-up-Szene und weitere 1'000 Arbeitsplätze in verschiedenen neuen oder bestehenden Unternehmen (etwa in der Automobilbranche) geschaffen (Schweizer 2018). Hervorzuheben ist, dass viele Arbeitsplätze für Hochqualifizierte entstanden sind. Nebenbei profitierte Schlieren von seiner zentralen Lage, was dazu führte, dass Unternehmen wie die Schweizerische Post und das Limmattalspital sich in Schlieren niederliessen. Sie beschäftigen heute je über 1'000 Angestellte und namentlich der Spitalbereich wird weiter ausgebaut. So gelingt es der Stadt, ein breites Spektrum an Arbeitsplätzen anzubieten, auch wenn die Ansiedlung von Grossunternehmen oder Konzernzentralen selbst eine Seltenheit ist. Die Stadt Schlieren hat jedoch grosses Potenzial, durch inneres Wachstum (dank den zahlreichen Jungunternehmen) weitere Arbeitsplätze zu schaffen. Dies setzt jedoch voraus, dass die prosperierenden Unternehmen in der Stadt gehalten werden können.

Im Bereich der Siedlungsentwicklung zeichnet sich Schlieren seit mehr als zehn Jahren durch eine fortschrittliche Quartierentwicklung aus. Grosse Bedeutung kommt der Arealentwicklung und den Stadtentwicklungskonzepten zu. Sie ermöglichen die Probleme ungünstiger Bevölkerungs- und Siedlungsstrukturen anzugehen: Die Aufwertung der Quartiere mit Neubauprojekten, die Schaffung grosszügiger Wohnbauten und zusätzlicher Grünflächen, der Ausbau des Langsamverkehrs und die Förderung des städtischen Zusammenlebens sollten die Wohn- und Lebensqualität Schlierens nachhaltig verbessern. Besonders die Gestaltungspläne erweisen sich als hilfreiches Steuerungsinstrument, um die Zielvorstellungen der Behörden in die Planung miteinbeziehen zu können. Weitere Impulse ergeben sich aus dem Bau der Limmattalbahn, da sie wichtige Projekte wie den Ausbau des Stadtplatzes oder die Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen beschleunigte.

Diese positiven Entwicklungen sind auch auf die anfangs der 2000er Jahre eingeleiteten Verwaltungsreformen zurückzuführen. Sie stiessen zahlreiche Initiativen an und begünstigten die Umsetzung wirtschafts- und siedlungspolitischer Massnahmen. Viele der gestarteten Projekte überlebten den späteren Abbruch der Verwaltungsreformen. Dank der erfolgreichen Ansiedlung von Firmen stiegen die Steuererträge von juristischen Personen, wodurch der bis anhin strapazierte Finanzhaushalt der Stadt entlastet werden konnte. Trotz hoher Sozialausgaben und ungenügenden Kompensationszahlungen des Kantons Zürich (siehe Kapitel 4.5) hat die Stadt damit mehr finanziellen Spielraum, um neue Projekte anzugehen und steuerlich attraktivere Rahmenbedingungen für Unternehmen zu schaffen. Die bis anhin hohen Pendlerzahlen deuten aber noch auf die fehlende Identität Schlierens hin, der Stadt muss es daher gelingen ihren Ruf als Durchgangsort abzulegen.

5 Gemeindeportrait Spreitenbach

Das Gemeindeportrait von Spreitenbach stellt zunächst die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde vor und geht dann auf die siedlungsspezifischen und gesellschaftlichen Besonderheiten der Gemeinde ein. Danach werden die administrativ-politischen Behörden und ihre Handlungsfelder vorgestellt. Abschliessend werden das Image und die Standortfaktoren untersucht und die für den Arbeitsmarkt Spreitenbachs relevanten Aspekte erläutert.

5.1 Einleitung

Spreitenbach liegt im Limmattal am östlichen Rand des Kantons Aargau und grenzt an den Kanton Zürich. Topographisch betrachtet wird das Gemeindegebiet zur Talseite durch die Limmat begrenzt. Zu den Nachbargemeinden zählen Dietikon (Kanton Zürich), Oetwil an der Limmat (Kanton Zürich), Würenlos, Killwangen, Oberrohrdorf, Remetschwil, Bellikon und Bergdietikon (Kulturkommission Spreitenbach 1973: 19; Wassmer 1976). Seit 1803 gehört die Gemeinde zum damals neu geschaffenen Kanton Aargau, im Gegensatz zu den Nachbargemeinden Dietikon und Schlieren sah die Gemeinde von einem Anschluss an den Kanton Zürich ab (Brüscheiler et al. 2000: 123; Steigmeier 2001).

Mit 11'796 Einwohnern (2017) gehört Spreitenbach zu den bevölkerungsreichsten Gemeinden im Bezirk Baden und hat damit eine städtische Grösse erreicht (Gemeinde Spreitenbach 2018a). Obwohl gemäss Definition des Bundesamts für Statistik die relevante 10'000-Einwohner-Hürde überschritten wurde, möchte die Gemeinde weiterhin als 'Dorf' bezeichnet werden. Nach Aussagen des Gemeindepräsidenten ist dies auch dadurch begründet, dass einerseits städtische Elemente wie ein Stadtkern oder Blockrandbebauungen fehlen und andererseits kaum Vorteile aus dem Status als Stadt resultieren würden (Guarisco 2006; Galbiati 2016b; Schmid 2018). 2012 liess Spreitenbach durchblicken, dass es einer Fusion mit der benachbarten Gemeinde Killwangen zugeneigt wäre. Spreitenbach erhoffte sich eine verbesserte und kostengünstigere Zusammenarbeit und mehr Einflussnahme und Verhandlungsmacht bei regional anstehenden Projekten wie etwa der Limmattalbahn. Das kleinere Killwangen fürchtete sich aber vor Wachstum und dem Verlust seiner Autonomie und liess die Fusionspläne scheitern. Finanzielle Aspekte waren von untergeordneter Bedeutung, da die Steuerfüsse beider Gemeinden vergleichbar waren (2011: Spreitenbach 101%, Killwangen 100%) (Tages-Anzeiger 2011; Egloff und Minder 2015).

5.2 Wirtschaftliche Entwicklung und Hintergründe

Die Geschichte Spreitenbachs ist durch die radikalen Veränderungen der 1960er und 1970er Jahre mit dem Bau von Einkaufszentren und der teilweisen Verwirklichung grossstädtischer Visionen geprägt. Im Hinblick auf den Bau der Limmattalbahn und das rasante Wachstum im Limmattal hat in den letzten Jahren ein erneuter Bauboom eingesetzt.

5.2.1 *Vom Bauerndorf zur Einkaufsmeile*

Spreitenbach war bis weit ins 20. Jahrhundert ein armes Bauerndorf mit nur wenigen Hundert Einwohnern (Brüscheiler et al. 2000: 192, 217). Trotz günstiger Bedingungen, wie der Nähe zum Fluss und zur Bahnlinie, gab es bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges nur ein einziges Industrieunternehmen aus dem Bereich der Kunstseideherstellung mit rund 200 Angestellten (Brüscheiler et al. 2000: 197–200).

1911 wurde Spreitenbach aufgrund seiner grossen unbebauten Flächen als Standort für einen nationalen Flugplatz vorgeschlagen, doch eine Gegenofferte aus Dübendorf setzte sich durch. Stattdessen wurde ab 1917 ein militärischer Hilfsflugplatz der Fliegerabteilung Dübendorf erstellt. Das später zivil genutzte Flugfeld spielte aber nur eine untergeordnete Rolle im nationalen Flugverkehr (Brüscheiler et al. 2000: 235–257; Neue Zürcher Zeitung 2003). Doch das Ringen um die grossen unbebauten und zusammenhängenden Flächen war damit nicht beendet. Trotz Widerstand der Gemeinde Spreitenbach und des Kantons Aargau planten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in den 1950er Jahren den Bau eines Rangierbahnhofes zwischen Dietikon und Spreitenbach. Der Bau wurde 1966 begonnen und die Anlage 1978 in Betrieb genommen. Auf mehr als 100 Hektar Land entstand einer der grössten Rangierbahnhöfe Europas. Zu diesem Zweck wurden der Gemeinde Spreitenbach über 70 Hektar Land enteignet, auch wurden durch den Rangierbahnhof einzelne Gemeindegebiete abgetrennt. Dieser für die Gemeinde drastische Eingriff reduzierte Spreitenbachs Entwicklungspotenzial. Zum einen führte der Bau zu grossen Landverlusten, zum anderen verursacht der Betrieb des Rangierbahnhofes (bis heute) erhebliche Lärmemissionen (Brüscheiler et al. 2000: 270–274; Vertreter/in Aargau Services 2018).

1962 gelangte eine Investorengruppe mit der Absicht an den Gemeinderat Spreitenbachs, ein «Regional-Einkaufszentrum mit Vergnügungs- und Kulturzentrum» zu errichten. Das Projekt mit einem Investitionsvolumen von CHF 40–50 Millionen umfasste neben dem Einkaufszentrum vier windmühlenförmig angeordnete, 26-stöckige Hochhäuser, die im Limmattal einen 'Akzent' setzen sollten. Ausserdem waren ein Konzert- und Hörsaal, ein

Hallenbad, eine Alterssiedlung sowie ein Gewerbehof für 30 bis 50 Gewerbebetriebe vorgesehen. Das Einkaufszentrum sollte ein Einzugsgebiet von 100'000 Einwohnern abdecken, wobei als damalige Besonderheit eine Verlängerung der Öffnungszeiten bis 20 Uhr gefordert wurde. Die Investoren wurden durch die grosszügige Zonenplanung, die ausgezeichnete Anbindung an die damals kürzlich fertiggestellte Autobahn und die günstigen Grundstückspreise auf den Standort Spreitenbach aufmerksam (Erni et al. 1974: 32–36; Brüscheiler et al. 2000: 287–291). Dieses immense Projekt war für Spreitenbach – ein damals kleines Bauerndorf – sehr herausfordernd und löste in der Bevölkerung grosse Kontroversen aus. Doch bereits ein Jahr später, letztlich ohne nennenswerten Widerstand der Bevölkerung, wurde das Projekt bewilligt. Wobei sämtliche Infrastrukturkosten der Bauherrschaft übertragen wurden und sich letztere zusätzlich verpflichtete, den Bau eines Hallenbades (zur kommunalen Nutzung) zu finanzieren (Erni et al. 1974: 32–36; Brüscheiler et al. 2000: 287–291).

Das Einkaufszentrum, heute unter dem Namen 'Shoppi Spreitenbach' bekannt, wurde im Frühjahr 1970 eröffnet und entwickelte sich schnell zu einem Erfolg. An Wochentagen wurden bis zu 25'000 Besucher, an Spitzentagen bis zu 60'000 Besucher gezählt (Brüscheiler et al. 2000: 294). Die Renditeerwartungen wurden von Anfang an erfüllt, ein Umsatz im dreistelligen Millionenbereich (CHF 109 Millionen) wurde im ersten Jahr erreicht und drei Jahre später verdoppelt. Über 50% des Umsatzes wurden in den Abendstunden zwischen 18 und 20 Uhr erzielt. Doch mehr als 90% der Besucher reisten im Auto an und verursachten hohe Verkehrsemissionen, die schon bald den Ruf der Gemeinde belasteten (Erni et al. 1974: 32; Meier 1975: 19; Brüscheiler et al. 2000: 293–294).

Während des Baus des Einkaufszentrums wandten sich weitere Investoren an die Gemeinde, die ein Handels- und Gewerbezentrum auf einem Grundstück neben dem Einkaufszentrum errichten wollten. Es sollte als architektonische Einheit mit dem Einkaufszentrum den zukünftigen Stadtkern von Spreitenbach bilden. Das Projekt umfasste den Bau von Lagerräumen, ein Parkhaus mit über 3'000 Parkplätzen und Hochbauten mit Büros, Geschäftsräumen, Hotels und Wohnungen. Der neue Stadtkern sollte zudem an die geplante U-Bahn-Linie Kloten-Dietikon angeschlossen werden (Erni et al. 1974: 28; Brüscheiler et al. 2000: 295–296). Die Gemeindebehörden unterstützten diese Pläne und entwarfen Visionen für eine neue Stadt Spreitenbach als regionales Zentrum zwischen Baden und Zürich. Der zukünftigen Stadt Spreitenbach stand laut Prognosen ein beträchtliches Wachstum bevor, sodass sie bald 30'000 bis 35'000 Einwohner und 20'000 Arbeitsplätze umfassen sollte (Erni et al. 1974: 31; Brüscheiler et al. 2000: 289). Sinnbildlich

stellte sich Spreitenbachs Gemeindeammann 1967 als «Gemeindeammann der künftigen Shopping-Center-Stadt Spreitenbach» vor (Brüschweiler et al. 2000: 291). 1970 wurde die Baubewilligung für die Park- und Lagerflächen des neuen Handels- und Gewerbebezentrums erteilt, obwohl die Nutzungsabsichten aller Oberbauten noch nicht endgültig festgelegt waren (Erni et al. 1974: 32–36; Brüschweiler et al. 2000: 297–302).

Der Blick auf die aktuelle Bevölkerungszahl von knapp 12'000 (2018) zeigt, dass eine Entwicklung entgegen den damaligen Erwartungen stattgefunden hat. Zum einen erwiesen sich die Wachstumsprognosen als unrealistisch, zum anderen waren die Gemeindebehörden zu wenig restriktiv bei der Erteilung von Baubewilligungen bei Grossprojekten. So wurde bereits ein Jahr nach Baubeginn des Handels- und Gewerbebezentrums deutlich, dass – entgegen der ursprünglichen Absicht – weitere Verkaufsflächen geschaffen wurden. In Medien und Politik wurde nun Kritik laut, da nicht zu erkennen war, wie die Gemeinde die sich verschärfenden Verkehrs- und Umweltprobleme angehen wollte (Meier 1975: 17):

«Spreitenbach ist überfordert worden von einer Entwicklung, die, einmal eingeleitet, ihre eigenen Gesetzmässigkeiten hat.»

Die negative Berichterstattung über Spreitenbach zu Beginn der 1970er Jahre erregte nationale Aufmerksamkeit. Die Gemeinde wurde wenig zimperlich als «Konsumstadt für Auswärtige» diskreditiert (Meier 1975: 17) und die Gemeindebehörden wurden beschuldigt, den Interessen der Bauherrschaft zu weit entgegengekommen zu sein. Fast zeitgleich wurde die Zürcher Vorlage für den Bau einer U- und S-Bahn an der kantonalen Urne abgelehnt, was die Attraktivität der Spreitenbacher Bauprojekte zusätzlich minderte. Durch die Ölkrise verschlechterte sich zudem das allgemeine Investitionsklima. In Absprache mit dem Kanton Aargau wurde auch der Bundesrat aktiv, indem er die Gemeinde Spreitenbach den «Regionen mit überforderter Baukapazität» zuordnete. Beabsichtigt war eine Stabilisierung des nationalen Baumarktes und so veranlasste der Bundesrat eine «befristete Ausführungssperre für Bauvorhaben geringer Dringlichkeit» (Schweizerisches Bundesgericht 1972: 35–36), wovon auch das sich im Bau befindende Handels- und Gewerbezentrum betroffen war (Brüschweiler et al. 2000: 303). Dadurch verzögerte sich die für die Gemeinde wichtige zweite Bauetappe des Handels- und Gewerbebezentrums. Die ausstehenden Hochbauten und die Mantelnutzung hätten den zukünftigen Stadtkern von Spreitenbach gebildet. Die Situation entspannte sich erst, als die Gemeinde und der Kanton Aargau unter grossem Druck der Bauherrschaft und angesichts des Risikos eines Konkurses eine nachträgliche angepasste Nutzungsordnung genehmigten. Spreitenbachs städtische Visionen waren endgültig gescheitert. Das nur halb fertiggestellte Gewerbe- und Handelszentrum wurde

noch im selben Jahr als Einkaufszentrum, das heutige 'Tivoli Spreitenbach', eröffnet. Der resultierende Imageschaden war immens – Spreitenbach war mit Negativ-Schlagzeilen in den Medien präsent, und den Investoren war es gelungen, entgegen der Intention der Gemeinde ein weiteres, noch grösseres Einkaufszentrum zu errichten. Spreitenbach galt von da an als Einkaufsmeile (Erni et al. 1974: 32–39; Brüscheiler et al. 2000: 297–304).

Die beiden Einkaufszentren werden heute gemeinsam als 'Shoppi Tivoli Spreitenbach' vermarktet und gehören zu grossen Teilen Immobilienfonds der Credit Suisse. Es ist mit 78'000 Quadratmetern Verkaufsfläche das grösste Einkaufszentrum der Schweiz. In den vergangenen Jahren generierte es durchschnittlich CHF 400 Millionen Jahresumsatz, womit es im schweizweiten Vergleich der umsatzstärksten Einkaufszentren auf Rang 4 liegt. 2010 wurden die beiden Zentren für CHF 280 Millionen saniert. Das 'Shoppi Tivoli Spreitenbach' und seine Mieter beschäftigen aktuell rund 1'600 Mitarbeitende (Neue Zürcher Zeitung 2010a; Neue Zürcher Zeitung 2010b; Frei 2014: 201; Shoppi Tivoli Spreitenbach 2018).

Zwei weitere für Spreitenbach relevante Einzelhandelsunternehmen sind IKEA und die Globus-Gruppe. IKEA gründete 1973 seinen Schweizer Hauptsitz in Spreitenbach (Gehri 2004). Seit den 1990er Jahren ist IKEA einer der wichtigsten juristischen Steuerzahler in der Gemeinde und beschäftigt mehrere Hundert Mitarbeitende (Geiger 1999a). Anfang der 2000er Jahre drohte ein Wegzug nach Dietikon. Eine Verbandsbeschwerde des Verkehrsclubs der Schweiz verhinderte das Vorhaben. IKEA verblieb in Spreitenbach und konnte in der Gemeinde seine Neubaupläne realisieren (Winter 2004; Krebs 2006). Anfang der 2000er Jahre verlegte die Globus-Gruppe ihren Hauptsitz nach Spreitenbach. Dadurch gewann die Gemeinde einen weiteren attraktiven Steuerzahler und 250 Arbeitsstellen (Schmid 2000). Als Folge der kürzlichen Zusammenlegung der Globus- und Schild-Gruppe stehen aber konzerneigene Liegenschaften in Zürich leer. Die Globus-Gruppe hat deshalb angekündigt, ihren Hauptsitz Ende 2018 nach Zürich zu verlegen. In Spreitenbach fallen 320 Arbeitsstellen weg (Galbiati 2017a).

5.2.2 Sonstige wirtschaftliche Entwicklung

Parallel zum Bau der Einkaufszentren zogen in den 1970er Jahren zahlreiche logistiknahe Unternehmen oder Logistik-Abteilungen von Grossunternehmen nach Spreitenbach. Durch die zentrale Lage der Gemeinde und die gute Verkehrsanbindung eignet sich der Standort, um die Verteilung von Produkten im Grossraum Zürich oder der ganzen Schweiz sicherzustellen. Zu den grossen und bekannten Unternehmen zählen Nestlé (heute Lagerhäuser Aarau), Miele und Philips (heute Rhenus Logistics). Im gleichen Zeitraum liessen

sich einzelne industrielle Betriebe wie Zweifel Chips und technisch ausgerichtete Unternehmen wie Mikrona (Dental-Technologie) oder Sandvik Schweiz (Bergbau und Werkstofftechnik) in Spreitenbach nieder (Kulturkommission Spreitenbach 1973: 16–17). Ab den 1980er Jahren siedelten sich innovative Unternehmen aus den Bereichen der Industriefertigung sowie Informatik an, etwa NTI (Linearmotoren), Torgen (Industriearmaturen), Datastore (Datacenter), ITRIS (Systemtechnik) und Messerli Informatik (Bauadministration). Weiter sind seit der Jahrtausendwende Unternehmen zugezogen, die das regionale Baugewerbe mit Materialien und/oder Komponenten beliefern. Dazu gehören Buderus (Heiztechnik), Helukabel (Verbindungstechnik) und Viessmann (Heiztechnik, Industrie und Kühlsysteme) (Moneyhouse 2018a; Moneyhouse 2018b; Moneyhouse 2018c). Bei den genannten Firmen handelt es sich mehrheitlich um kleine oder mittlere Unternehmen (KMU) oder Zweigniederlassungen grösserer Unternehmen (Schmid 2018). Daraus wird ersichtlich, dass sich die lokale Wirtschaft Spreitenbachs vor allem auf die Bereiche Dienstleistungen (Detailhandel) und Logistik konzentriert. Sie wuchs in den vergangenen Jahren kontinuierlich (Tabelle 5) und war bisher kaum von wirtschaftlichen Einbrüchen betroffen (Bundesamt für Statistik 2018). Dabei ist anzumerken, dass wenige Spreitenbacher Unternehmen Güter produzieren, die für den Export vorgesehen sind (Schmid 2018).

	1995	2000	2005	2010	2015
Arbeitsplätze (Vollzeit)	5'458	5'693 (2001)	6'141	6'544 (2011)	6'744

Tabelle 5: Arbeitsmarktentwicklung von Spreitenbach (Bundesamt für Statistik 2018)

Ein grosses wirtschaftliches Entwicklungspotenzial besteht auf dem Gelände des Rangierbahnhofs. Obwohl ursprünglich auf eine Kapazität von 1.9 Millionen Güterwagen pro Jahr ausgelegt, wurden 2000 nur noch 838'000 Wagen und 2016 noch 475'000 Wagen rangiert. Der Rangierbahnhof ist daher deutlich überproportioniert. Erst kürzlich wurden alternative Nutzungskonzepte für das Gebiet vorgestellt, sollte die Anlage verkleinert werden (Schneeberger 2012; Hamilton-Irvine 2017b). Konkrete Forderungen sehen vor, den Rangierbahnhof auf 35% seiner Fläche zu reduzieren und diese verbleibende Rangierfläche zur Vermeidung von Lärmemissionen einzuhausen (Egger 2018b). Die restliche Fläche schuf Potenzial für zusätzliche 17'000 Arbeitsplätze und Wohnraum für 15'000 Personen. Ferner wäre ein neuer Bahnhof Spreitenbach sowie ein begrünter Freiraum zwischen Spreitenbach und Dietikon denkbar (Galbiati 2018a; Vögeli 2018).

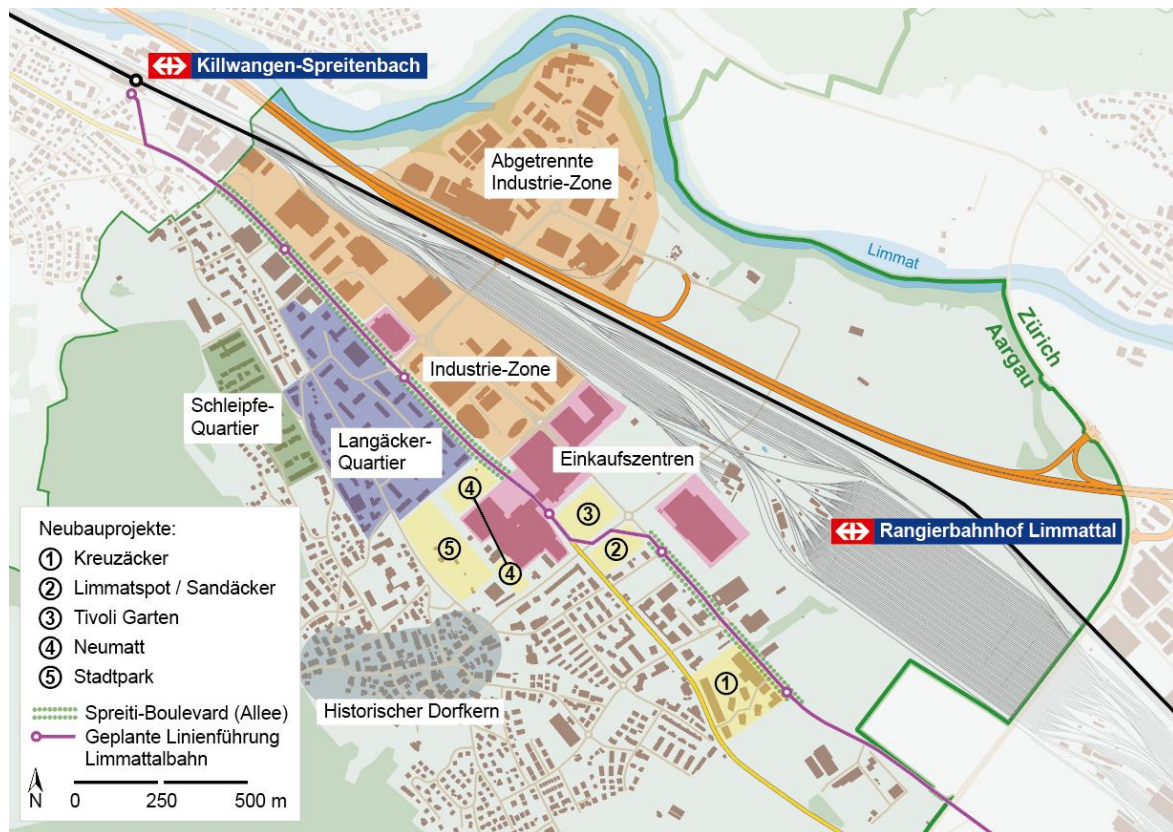


Abbildung 4: Übersichtskarte zur Gemeinde Spreitenbach (Eigene Darstellung mit Unterstützung von Daniel Gläsel, Datenquelle: OpenStreetMap 2018; Swisstopo 2018)

5.3 Siedlungsentwicklung

Ab den 1950er Jahren wurden die Gemeindebehörden des bis dahin kleinen Bauerndorfes mit besonderen Baubegehren konfrontiert: Da ab 1953 auf der grünen Wiese sogenannte 'Weekendhäuschen' gebaut wurden, versuchte die Gemeinde mit einer ersten Bauordnung die drohende Zersiedlung zu begrenzen. 1955 genehmigte der Gemeinderat, in Erwartung neuer Steuerzahler, das Baugesuch für ein erstes 12-stöckiges Hochhaus. Dies vor dem Hintergrund, dass weder die Gemeinde noch der Kanton Erfahrungen im Hochhausbau hatten. Aufgrund technischer Konzeptionsmängel und eines Rekurs-Verfahrens bis vor Bundesgericht, zogen sich die Bauarbeiten über 4 Jahre hin. Das Bauprojekt wurde als «modernste Ruine der Schweiz» zum Gespött der Medien (Brüscheiler et al. 2000: 264–269).

1956 wurde an der Ortsbürgerversammlung überraschend eine durch einen Stimmbürger veranlasste Planungsofferte angenommen, die die Entwicklung der Gemeinde nachhaltig prägen sollte. Die daraus resultierende Zonenplanung sah vor, die ursprüngliche Dorfkernzone zu erhalten und zwei getrennte Zonen für Neubauten zu schaffen. Ziel war «ein gutes Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten mit entsprechender Verdichtung in den Wohngebieten» (Erni et al. 1974: 29). Konkret erhoffte sich die Gemeinde, neue Steuerzahler und

Unternehmen zu gewinnen und ihre finanzielle Ertragslage zu verbessern. Die Zonenplanung war zum damaligen Zeitpunkt sehr innovativ, da die Ortsplanung in der Schweiz noch wenig verbreitet war und der Kanton Aargau nur wenige Bauvorschriften kannte. Der übergeordnete Richtplan sah eine Gemeinde mit bis zu 15'000 Einwohnern vor und berücksichtigte (bereits) ein Einkaufszentrum mit 800 Parkplätzen sowie eine Gemeinschaftszone mit Schulhäusern, Hotels und Gemeindehaus. Für Industrie- und Gewerbebetriebe wurde eine separate Industriezone ausgeschieden. Als Besonderheit war vorgesehen, die Bauherren mit höheren Ausnutzungsziffern oder einer tieferen Beteiligung an den Anschlusskosten zu belohnen, wenn Anforderungen des Richtplans erfüllt wurden oder sonstiger Mehrwert für die Gemeinde resultierte. Dies konnte zum Beispiel durch die Bereitstellung von Flächen für Strassen, Gehwegen oder Kindergärten geschehen. Unter der Ausnutzungsziffer wird das «Verhältnis der zulässigen nutzbaren Geschossfläche zur gesamten Grundstückfläche» verstanden (Meier 1975: 25). Spreitenbach war eine der ersten Schweizer Gemeinden, die solche Anreizmassnahmen vorsah. Trotz fehlender Rechtsgrundlage konnten dadurch zahlreiche Bauherren für eine Kooperation mit der Gemeinde gewonnen werden. Da der Kanton Aargau damals noch keine Grundstückgewinnsteuern erhob, wurden die Gemeindefinanzen dank der finanziellen Beteiligung der Bauherren am Ausbau der Infrastruktur nur wenig belastet (Scheifele und Auf Der Maur 1959; Erni et al. 1974: 29–30; Meier 1975: 14).

Ab 1962 setzte die grosse Bautätigkeit ein. Im Quartier Langäcker entstanden zahlreiche Mehrfamilien- und Hochhäuser. Die Bevölkerung verdoppelte sich zwischen 1961 und 1965 auf fast 5'000 Einwohner (Brüschweiler et al. 2000: 282–283). Doch die rasche Siedlungsentwicklung stiess bei Soziologen, Stadtplanern und Architekten auf heftige Kritik. Sie beklagten die fehlende Beziehung zwischen den neuen Bewohnern und ihrer Wohngemeinde, ausgelöst durch das tägliche Pendeln zur Arbeit in die Stadt. Fehlende attraktive Aussenräume hatten zudem eine Freizeitgestaltung ausserhalb der Gemeinde zur Folge. Umfragen bestätigten, dass Zuzüger Spreitenbach lediglich als 'Zwischenstation' betrachteten. Bemängelt wurden ausserdem die wenig attraktiven Verbindungswege innerhalb der Gemeinde und der weit entfernte Bahnhof (Erni et al. 1974: 33; Meier 1975: 15). Generell wurden die Neubauten in der Öffentlichkeit kritisch betrachtet: Es war von «zerschundene[r] Landschaft» und «anonyme[n] Betonklötze[n]» die Rede (Rolf Keller 1973 zitiert in Meier 1975: 13).

Die Gemeinde reagierte auf die Kritik und revidierte ihre Vorstellungen. Die neue Bauzonenordnung von 1981 rechnete mit 12'000 statt 35'000 Einwohnern und mit 9'000 statt 20'000 Arbeitsplätzen. Beabsichtigt waren ein gesellschaftsverträgliches Wachstum, eine

verbesserte Durchmischung der Sozialstrukturen und die Ansiedlung von Unternehmen mit einem breiten Spektrum an Arbeitsplätzen. Anstelle von Hochhäusern sollten zunehmend kleinere Mehrfamilienhäuser mit höherer Wohnqualität gebaut werden. Damit sollte dem Trend zur Segregation entgegengewirkt werden, der zwischen schweizerischen und ausländischen Einwohnern zu beobachten war. So war der alte Dorfkern mehrheitlich von Schweizern bewohnt, während in den neuen, verdichteten Siedlungen Ausländeranteile von bis zu 70% verzeichnet wurden (Brüscheiler et al. 2000: 327–328, 330–331).

Als ‘Gegenentwurf’ zu den verdichteten Hochhaussiedlungen wurde bereits Mitte der 1980er Jahre kleinere Wohneinheiten im Quartier Schleipfe gebaut, um die Identifikation der Bewohner mit der Gemeinde zu stärken und die Fluktuationsrate zu reduzieren. Weitere Quartiere wurden in den folgenden Jahren mit Ein- und Mehrfamilienhäusern bebaut, ferner wurde ab den 1990er Jahren der Dorfkern aufgewertet. Die Massnahmen waren erfolgreich: Es liessen sich mehr junge Bewohner und zahlreiche Familien mit Kindern in Spreitenbach nieder und das Ortsbild verbesserte sich nachhaltig (Geiger 1999b; Brüscheiler et al. 2000: 329–330).

Während zur Jahrtausendwende noch ein hoher Leerwohnungsbestand (über 6%) beklagt wurde, sank dieser in den Folgejahren und liegt seit 2006 knapp über 1% (2016: 1.19%, anlässlich der letzten publizierten Leerwohnungszählung) (Brüscheiler et al. 2000: 330–331; Arnet 2001a; Kanton Aargau 2018a). Der ehemals überdurchschnittliche Leerbestand war auf ältere Wohnungen und den geringen Ausbaustandard zurückzuführen. Mit den Neubauten ab den 1990er Jahren stieg die Wohnqualität, was die Gemeinde für Auswärtige attraktiver machte und so zu einer Trendwende führte (Freiermuth 2017).

Wurden in den frühen 2000er Jahren nur wenige Wohnungen gebaut (Tabelle 6), so sorgten der beabsichtigte Bau der Limmattalbahn und der steigende Siedlungsdruck im Limmattal für wichtige Impulse. Bereits 2016 und 2017 wurden mehr als 160 Mietwohnungen, zusätzliche Gewerbeflächen und ein 4-Sterne Hotel mit 120 Zimmern im neu erschlossenen Gebiet Kreuzäcker fertiggestellt (Hürst 2015; Minder 2016a). Etwas näher zu den Einkaufszentren wird das Projekt ‘Limmatspot’ mit 195 Wohnungen (bestehend aus mehreren Wohnhäusern und einem 17-geschossigen Hochhaus) und einem Multiplexkino mit 10 Sälen realisiert. Der grösste Saal mit 500 Sitzplätzen kann künftig zudem als Stadtsaal genutzt werden. Die Fertigstellung ist für 2019 geplant (Stampfli 2017). In unmittelbarer Nachbarschaft ist das Projekt ‘Tivoli Garten’ geplant, welches 420 Wohnungen und einen Baumarkt umfasst. Die Planungen laufen bereits seit 2006, die Umsetzung wurde

jedoch durch den Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) mittels einer Verbandsbeschwerde gestoppt. Dies, weil Unsicherheiten in Bezug auf die Rahmenbedingungen der Umweltverträglichkeitsprüfung und einer aus Sicht des VCS ungenügenden Förderung des öffentlichen Verkehrs bestehen. Die Bewilligung für das Bauprojekt ist infolge dieses Rechtsverfahrens beim Aargauer Regierungsrat hängig (Galbiati 2018b). Schliesslich sind im Gebiet des heutigen Einkaufszentrums vier Wohngebäude geplant, davon zwei fast 100 Meter hohe Hochhäuser mit total 500 Wohnungen im mittleren und höheren Preissegment. Ein neues Parkhaus soll die bestehenden oberirdischen Parkflächen des Einkaufszentrums ersetzen und zusätzliche Grünräume schaffen. Der angrenzende Stadtpark wird zu einer grünen Begegnungszone ausgebaut und bildet damit das Herzstück der Gemeinde. Die Vision eines Stadtzentrums kann nun nach mehr als 50 Jahren verwirklicht werden. Der Baubeginn ist für 2021/22 geplant, sofern alle Genehmigungsverfahren erfolgreich abgeschlossen werden können. Insgesamt sollen demnach mehr als 1'300 Wohnungen gebaut werden. Die Bevölkerung wird gemäss Prognosen bis 2030 auf 15'000 Einwohner anwachsen (Aargauer Zeitung 2016d; Credit Suisse und Gemeinde Spreitenbach 2016; Galbiati 2016a; Galbiati 2016b; Gemeinde Spreitenbach 2018b).

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016
Wohnungsbestand	3'640	n/a	4'205	4'339	4'643	4'761	4'869

Tabelle 6: Wohnungsbestand Spreitenbachs (Kanton Aargau 2018b)

5.4 Gesellschaftliche Entwicklung und Bevölkerungsstruktur

Das Bauerndorf Spreitenbach verfünffachte seine Einwohnerzahl zwischen 1950 und 1970 von 1'200 auf rund 6'000. Ein grosses Wohnungsangebot sowie das Konkubinatsverbot im Kanton Zürich erklären das rasche Wachstum (Meier 1975: 12; Brüscheiler et al. 2000: 251). Danach verlangsamte sich die Entwicklung, 1990 wurden 8'218 Einwohner, 2000 9'133 Einwohner und 2004 etwa mehr als 10'000 Einwohner gezählt (Tabelle 7). Die Gemeinde hatte damit die statistische Grenze zur Stadt überschritten. 2017 hatte Spreitenbach knapp 11'800 Einwohnerinnen und Einwohner. Zwischen 1950 und 2000 gehört das Bevölkerungswachstum Spreitenbachs zu den höchsten aller Aargauer Gemeinden (Brüscheiler et al. 2000: 308–310; Guarisco 2006; Kanton Aargau 2018b).

	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017
Bevölkerung	7'112	7'480	8'218	8'843	9'133	10'055	10'927	11'271	11'795
Ausländeranteil	28.6%	31.4%	36.9%	42.3%	46.7%	49.3%	51.0%	51.8%	50.3%

Tabelle 7: Bevölkerung und Ausländeranteil Spreitenbachs (Bundesamt für Statistik 2018; Gemeinde Spreitenbach 2018c; Kanton Aargau 2018b)

Bereits 1970 verfügte Spreitenbach über einen Ausländeranteil von 31.5%, der sich bis Mitte der 1980er Jahre kaum veränderte (Kulturkommission Spreitenbach 1973: 17; Kanton Aargau 2018b). Der Anstieg des Ausländeranteils von 31.4% im Jahr 1985 auf 46.7% im Jahr 2000 wird auf den günstigen Wohnraum in der Gemeinde zurückgeführt. Danach verlangsamte sich der Wachstumstrend, 2015 wurde mit 51.8% der bisherige Höchststand erreicht (Tabelle 7). Spreitenbach verzeichnet damit einen der höchsten Ausländeranteile der Schweiz (Brüscheiler et al. 2000: 309, 311; Galbiati 2018d; Kanton Aargau 2018b).

Entgegen der landläufigen Meinung lässt sich kein Zusammenhang zwischen dem hohen Ausländeranteil in der Gemeinde und der Kriminalitätsrate feststellen. Letztere liegt im Vergleich zu anderen Gemeinden leicht über dem Durchschnitt, ist aber niedriger als in anderen Städten des Kantons wie Aarau oder Baden (Freiermuth 2017). Dies bestätigt auch die Regionalpolizei Wettingen-Limmattal, die das Quartier Langäcker mit seinem überdurchschnittlichen Ausländeranteil nicht als einen sogenannten 'Hotspot' der Region ansieht (Galbiati 2018c). Nicht in Abrede gestellt wird hingegen, dass Spreitenbachs ausländische Bevölkerungsgruppen nicht besonders gut in die Gesellschaft integriert sind. Einerseits sind sie vom politischen Geschäft ausgeschlossen, andererseits sind sie kaum in das dörfliche Vereinsleben integriert. Ausserdem variiert der Ausländeranteil in den einzelnen Ortsteilen, wobei der alte Dorfkern fast ausschliesslich von Schweizern bewohnt wird (Neue Zürcher Zeitung 2008). Der frühere Gemeindepräsident Rudolf Kalt gab zu, dass die verschiedenen Kulturen eher nebeneinander und weniger miteinander lebten und die Durchmischung kaum gelinge (Arnet 2006).

Die Auswirkungen der aus Gemeindesicht ungünstigen Sozialstrukturen zeigten sich bereits Anfang der 1970er Jahre. Lehrkräfte störten sich an «verhaltensgestörte[n], verwahrloste[n]» und «milieugeschädigte[n] Kindern[n]», die den regulären Schulbetrieb aus ihrer Sicht massiv erschwerten (Brüscheiler et al. 2000: 319). Bereits 1969 wurde deshalb das Amt für Jugend- und Familienberatung geschaffen und 1975 um die Gemeinwesens-Beratungsstelle ergänzt, mit dem Ziel die Lebensqualität in der Gemeinde zu verbessern. Durch die weiter zunehmenden sozialen Probleme wurde 1978 eine zweite Sozialarbeiterstelle geschaffen. Darüber hinaus wurden bereits früh Ressourcen für Sprachförderungsprogramme und Kinderbetreuungsangebote bereitgestellt (Neue Zürcher Zeitung 2008). Ab den 1990er Jahren zeigten die Massnahmen Erfolg, da die Jugendgewalt gesenkt werden konnte und generell weniger Konfliktherde beobachtet wurden (Brüscheiler et al. 2000: 319–326). Dies wurde zu Beginn der 2000er Jahre auch durch externe Evaluationen des Kantons Aargau bestätigt, die den friedlichen Umgang von Kindern aus 85 Nationen belegten (Rey 2011).

Der hohe Anteil an Bewohnern mit tiefem Bildungsniveau wird nach wie vor auf den überdurchschnittlichen Ausländeranteil, die grosse Zahl an Arbeitsplätzen für Geringqualifizierte und das Angebot an günstigem Wohnraum zurückgeführt. Diese gesellschaftlichen Realitäten widerspiegeln sich in der hohen Sozialquote von 5.4% (2016), die von keiner anderen Aargauer Gemeinde übertroffen wird. Weiter ist auch das Pro-Kopf-Steuerinkommen (2016) eines der niedrigsten im Kanton Aargau (Neue Zürcher Zeitung 2008; Kramer 2017; Galbiati 2018c). Von Vorteil erweist sich für die Gemeinde, dass im Kanton Aargau die Sozialkosten für den Steuerfussausgleich berücksichtigt werden. Trotz eines verhältnismässig tiefen Steuerfusses (siehe Kapitel 5.5) muss die Gemeinde Spreitenbach, unter Berücksichtigung der Soziallasten, keine Ausgleichszahlungen an den Kanton leisten (Neue Zürcher Zeitung 2008).

In diesem anspruchsvollen Kontext fällt es der Gemeinde schwer, eine eigene Identität zu etablieren (Arnet 2006). Die hohe Fluktuation der Bewohner macht es schwierig, nachhaltige Beziehungsnetze zu schaffen. Eine Strukturerhebung von 1990 ergab, dass rund 72% der Arbeitsplätze in der Gemeinde durch Auswärtige belegt werden und dass 68% der in der Gemeinde wohnhaften Erwerbstätigen ausserhalb der Gemeinde einer Arbeit nachgehen. Folglich haben weniger als ein Drittel der Bewohner ihren Lebens- und Arbeitsmittelpunkt in der Gemeinde (Meier 1975: 15–16; Brüscheiler et al. 2000: 320). Da sich der lokale Arbeitsmarkt seit den 1990er Jahren strukturell kaum verändert hat (siehe Kapitel 5.2), ist davon auszugehen, dass diese Aussagen heute noch zutreffen.

5.5 Administrativ-politische Behörden und öffentlicher Finanzhaushalt

Bis in die 1970er Jahre hatte Spreitenbach eine Gemeindeversammlung als gesetzgebende Gewalt. Allerdings bestand eine grosse Herausforderung darin, das Quorum von 50% einzuhalten. So mussten zur Beschlussfähigkeit der Gemeindeversammlung die Hälfte aller 20- bis 65-jährigen Stimmberechtigten anwesend sein. Aus diesem Grund wurde 1971 ein Einwohnerrat mit 40 Ratsmitgliedern eingeführt. Nicht minder schwierig war es, Personen für den Rat zu rekrutieren, weshalb 1985 erneut zur Gemeindeversammlung (fortan mit 1/5 Quorum zur Beschlussfähigkeit) zurückgekehrt wurde (Brüscheiler et al. 2000: 315–318).

Die Gemeindeversammlung nimmt die Aufsicht über die Gemeindebehörden und ihre Amtsträger wahr. An der zweimal jährlich stattfindenden Gemeindeversammlung können alle in der Gemeinde wohnhaften Stimmberechtigten teilnehmen. Ihnen stehen das Initiativrecht sowie das fakultative Referendumsrecht (etwa bei fehlender Beschlussfähigkeit der Gemeindeversammlung) zu. Damit kann jeder Stimmberechtigte die Behandlung eines Sachgeschäfts veranlassen oder getroffene Beschlüsse anfechten. Alternierend wird in der

Gemeindeversammlung über den Rechnungsabschluss (Rechnungs-Gemeindeversammlung) und den Voranschlag für das kommende Jahr sowie den Steuerfuss (Budget-Gemeindeversammlung) debattiert und abgestimmt (Gemeinde Spreitenbach 2018d). Der Gemeinderat bildet die ausführende Gewalt. Er besteht aus fünf Mitgliedern und wird vom Stimmvolk für vier Jahre gewählt. Zu seinen wichtigsten Aufgaben gehören die Führung der Gemeindegeschäfte und -verwaltung, die Vertretung der Gemeinde, die Wahrnehmung rechtlicher Pflichten und Aufgaben sowie der Vollzug von durch die Gemeindeversammlung gefällten Beschlüssen. Den einzelnen Gemeinderätinnen und Gemeinderäten sind Ressorts mit Gemeindeaufgaben zugeteilt. Dem Gemeinderat steht die Gemeindepräsidentin oder der Gemeindepräsident vor, welcher die Gemeindeversammlungen leitet (Gemeinde Spreitenbach 2018e). Da die Gemeindepräsidenten im Kanton Aargau in der Regel auch für die Verwaltungsführung zuständig sind, üben sie in grösseren Gemeinden ihr Mandat häufig auf Vollzeitbasis aus, wie dies seit 1969 auch in Spreitenbach der Fall ist (Brüscheiler et al. 2000: 285; Neue Zürcher Zeitung 2008).

Dank den in der Gemeinde angesiedelten Industrie- und Gewerbebetrieben hat sich der öffentliche Finanzhaushalt der Gemeinde seit den 1960er Jahren verbessert. Lag der Steuerfuss 1967 noch bei 135%, konnte er über die nachfolgenden 20 Jahre kontinuierlich auf 102% (1988) gesenkt werden. Entgegen den Erwartungen zeichneten sich die Einkaufszentren jedoch nicht als gute Steuerzahler aus (Erni et al. 1974: 29–30; Meier 1975: 14; Brüscheiler et al. 2000: 261, 275–281, 314). Der Bau eines Schulhauses, weitere Investitionen in die kommunale Infrastruktur, stagnierende Steuereinnahmen und ein Sparpaket des Kantons erklären den Anstieg des Steuerfusses in den 1990er Jahren (Tabelle 8) (Geiger 1996a; Geiger 1996b). Die gute Ertragslage und die zurückhaltende Investitionstätigkeit in den 2000er Jahren ermöglichten jedoch die fortlaufende Senkung des Steuerfusses auf 98% im Jahr 2006 (Gemeinde Spreitenbach 2004: 513–515; Gemeinde Spreitenbach 2007: 114–119). Erst 2017 musste der Steuerfuss aufgrund sinkender Erträge aus den Aktiensteuern, der noch immer niedrigen Pro-Kopf-Steuerkraft und der steigenden Aufwendungen bei der Pflegefinanzierung und Sozialhilfe deutlich auf 108% angehoben werden. Eine weitere Erhöhung des Steuerfusses wird wegen der steigenden Verschuldung erwartet (Galbiati 2017b; Gemeinde Spreitenbach 2018c).

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017
Steuerfuss (natürliche Personen)	102	109	112	105	98	101	108

Tabelle 8: Gemeindesteuerfüsse Spreitenbachs (Bundesamt für Statistik 2018; Gemeinde Spreitenbach 2018c; Kanton Aargau 2018b)

5.6 Handlungsfelder

Um die Lebensqualität und das Ansehen der Gemeinde nachhaltig zu verbessern und die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde zu fördern, konnten vier Handlungsfelder identifiziert werden, die von den Behörden Spreitenbachs vorrangig verfolgt werden. Dazu gehören die Raumentwicklungsstrategie 2030, die Wirtschafts- und Standortförderung, sowie die Teilnahme an 'Project Urbain' und an der Projektschau Limmattal.

5.6.1 *Raumentwicklungsstrategie 2030*

Die in den vergangenen Jahren rasch vorangeschrittene Entwicklung des Limmattals sowie der bevorstehende Bau der Limmattalbahn veranlassten 2012 den Gemeinderat von Spreitenbach, eine räumliche Entwicklungsstrategie zu erarbeiten. Sie soll eine Hilfestellung bieten, um zukunftsweisende raumrelevante Entscheidungen treffen zu können. Durch Anpassungen der Bau- und Nutzungsordnung und durch die Erstellung von Sondernutzungsplänen und Gestaltungskonzepten kann die Gemeinde auf ihre zukünftige Entwicklung Einfluss nehmen.

Besonders die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung ist laut der Raumentwicklungsstrategie anspruchsvoll. Durch den Bau der Limmattalbahn werden zusätzliche Verkehrskapazitäten geschaffen und verschiedene Ortsteile besser miteinander verbunden. Räumliche Entwicklungsschwerpunkte werden daher vorwiegend entlang der Haltestellen der Limmattalbahn gesetzt. Weiter fordert die Entwicklungsstrategie eine verstärkte Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden, da viele Aufgaben nur in regionaler Kooperation adäquat und effizient bewältigt werden können. Des Weiteren sollen Freiräume und Naherholungsgebiete (Flusspark, Zentrumspark) ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang ist die Planung des neuen Dorf- respektive Stadtzentrums zu nennen (siehe Kapitel 5.3), die auf eine bessere Integration der Einkaufszentren in die bestehenden Dorfstrukturen abzielt. Überdies sind gemäss Strategie der Langsamverkehr sowie der öffentliche Verkehr (Ortsbus) zu fördern und eine Entlastungsinfrastruktur (zusätzliche Erschliessungsstrassen und ein Autobahnvollanschluss) auszubauen, die den Verkehr entbündeln und bestehende Strassen entlasten. Ein Boulevard, die heutige Landstrasse, soll zu einer Allee aufgewertet werden, die dann als wichtige Verbindungsachse zwischen den Quartieren fungiert. Zugleich soll damit das ältere Hochhausquartier Langäcker zur Landstrasse geöffnet werden, wo dereinst auch die Limmattalbahn verkehren wird. Schliesslich soll eine frühere Idee weiterverfolgt werden, die eine kreuzungsfreie Verbindung zwischen Limmat und Wohngebieten durch den Bau verschiedener Stege und Brücken vor-

sieht. All diese Massnahmen zielen darauf ab, Spreitenbach als begehrten Wohnort zu positionieren. Des Weiteren sollen sie zu einer ausgewogenen Sozialstruktur beitragen. Um den begrenzten finanziellen Ressourcen Rechnung zu tragen, sollen die Massnahmen schrittweise umgesetzt werden (Aargauer Zeitung 2016d; Planpartner AG 2016).

5.6.2 Teilnahme am Bundesprogramm 'Project Urbain'

Durch Spreitenbachs Teilnahme am Bundesprogramm 'Project Urbain' wurde das Projekt 'Langäcker bewegt' lanciert, dass sich mit sozialen Problemen im Langäcker Quartier auseinandersetzte. Im Rahmen des Projekts wurde nach Möglichkeiten gesucht, um die Integration der fremdsprachigen Bevölkerung zu verbessern, das Quartier nach aussen zu öffnen und die veraltete Bausubstanz zu erneuern. Zusätzliche Unterstützung erhielt die Arbeitsgruppe vom Institut für Raumentwicklung der Hochschule für Technik Rapperswil. In der interdisziplinären Gruppe waren Bewohner, Investoren und Grundeigentümer an der Lösungsfindung beteiligt. Aufgrund erster positiver Erfahrungen war geplant, das Projekt auf das ganze Gemeindegebiet auszudehnen. Überraschenderweise entzog die Gemeindeversammlung im Juni 2015 der Teilnahme an 'Project Urbain' die finanzielle Grundlage, indem sie die Bewilligung einer zusätzlichen 60%-Arbeitsstelle der sozialen Dienste ablehnte. Der nachhaltige Erfolg des Projekts ist damit gefährdet (Minder 2009a; Minder 2015a; Minder 2015b; Galbiati 2018c; Hager 2018).

Aus 'Project Urbain' resultierten eine Café-Bar und ein Freiraumkonzept. Die Café-Bar beschreibt einen neuen sozialen Treffpunkt im Quartier Langäcker, der die Vernetzung von Menschen mit unterschiedlichem kulturellem Hintergrund fördern soll. Erste Massnahmen des Freiraumkonzepts konnten mit finanzieller Unterstützung des Bundes umgesetzt werden, etwa die Aufwertung von Quartierwegen und die Sanierung von Spielplätzen. Des Weiteren wurde durch 'Project Urbain' ein Fuss- und Fahrradverkehrskonzept ausgearbeitet, das darauf abzielt, die Verbindung zwischen den Quartieren durch den Ausbau bestehender Wege und Strassen zu verbessern. Ferner wird eine optimale Quartier-Anbindung an die zukünftige Linienführung der Limmattalbahn angestrebt (Rey 2011; Gemeinde Spreitenbach 2015).

'Project Urbain' ging ausserdem der Frage nach, wie Immobilienbesitzer sensibilisiert werden können, ihre Liegenschaften besser zu erhalten. Insbesondere im Quartier Langäcker ist die Erneuerung der alten Bausubstanz anspruchsvoll. Einerseits bestehen 'Rendite-Liegenschaften', bei denen private oder institutionelle Besitzer zwecks Renditemaximierung notwendige Sanierungsmassnahmen zur Substanzerhaltung unterlassen. Andererseits

stellen Hochhäuser in Stockwerkeigentümerschaft ein grosses Problem dar, da ein Mehrheitsbeschluss oder gar die Zustimmung aller Stockwerkeigentümer Voraussetzung für eine Sanierung ist. Wenn eine Immobilie zwischen 40 und 80 verschiedene Stockwerkeigentümer hat, wird eine Sanierung fast unmöglich. Das Problem wird noch verschärft, wenn ein dafür vorgesehener Erneuerungsfonds nicht ausreichend kapitalisiert ist (Gemeinde Spreitenbach 2015; Galbiati 2018c). Interessanterweise versuchte die Gemeinde in den 1960er und 1970er Jahren den Erwerb von Stockwerkeigentum zu fördern. Sie strebte eine gemischte Bevölkerungsstruktur aus Mietern und Eigentümern an und suchte so nach einer Verankerung seiner neuen Zuzüger – die bislang aber vor allem im Langäcker Quartier gescheitert ist (Schweizer Radio und Fernsehen 2009).

5.6.3 Wirtschafts- und Standortförderung

Die Gemeinde Spreitenbach verfügt aufgrund begrenzter finanzieller Mittel über keine eigene kommunale Wirtschafts- und Standortförderung. Der Gemeindepräsident von Spreitenbach kann aber über seine Zuständigkeit für das Ressort 'Industrie und Gewerbe' 10% bis 20% seiner Arbeitszeit für entsprechende Aufgaben nutzen. Dazu zählt die Kontaktpflege zu lokalen Unternehmen, die Beantwortung von Unternehmensanfragen und die Beratung in Ansiedlungs- und Entwicklungsfragen. Darüber hinaus stellt der Gemeindepräsident den Austausch mit dem Gewerbe- und Industrieverein sicher (Schmid 2018).

Auf kantonaler Ebene ist Aargau Services für die Standortförderung zuständig und hat bis zur kantonalen Sparrunde 2017 auch Aufgaben der Arealentwicklung übernommen (Fischer 2017). Die kantonale Stelle vermittelt Kontakte und bietet kostenlose Beratungen zu unternehmensbezogenen Standort- und Verwaltungsfragen an. Ferner betreut sie über eine 'KMU-Hotline' alle im Kanton ansässigen kleinen und mittleren Unternehmen und treibt die Cluster-Entwicklung voran. Demnach grenzt Spreitenbach an den Technologie-Cluster ICT (Information and Communication Technology), welcher die Themen 'Internet of Things', 'Machine Learning' und 'Industrie 4.0' umfasst. Der Cluster mit Branchengrößen wie ABB, Axpo und General Electric hat seinen Schwerpunkt in Baden und wird regional bis zur Spreitenbacher Kantonsgrenze als solcher vermarktet (Vertreter/in Aargau Services 2018). Bis zum Frühjahr 2018 konnte Spreitenbach aber keine erfolgreiche Ansiedlung eines ICT-Unternehmens aufgrund dieser Cluster-Förderung vermelden (Hager 2018). In der Standortentwicklung arbeitet Aargau Services mit den verschiedenen Regionalplanungsgruppen zusammen, die laut der kantonalen Strategie für die lokale und regionale Standortförderung zuständig sind (Vertreter/in Aargau Services 2018).

BadenRegio ist der Regionalplanungsverband der Region Baden Wettingen. Der Verband umfasst 26 Gemeinden aus dem Limmat- und angrenzenden Reusstal, wird durch die 26 angeschlossenen Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten repräsentiert und vertritt damit die Interessen von rund 200'000 Einwohnern. Einerseits muss der Verband kantonale Aufgaben wahrnehmen, andererseits übernimmt er regionale Koordinationsleistungen. Zu seinen Themen zählen die Standortförderung, die Raum- und Verkehrsplanung, sowie die Bereiche 'Natur und Umwelt' und 'Gesundheit und Soziales' (Baden Regio 2018a; Vertreter/in BadenRegio 2018). Entgegen den Absichten des Kantons spielt BadenRegio aber keine wichtige Rolle in der regionalen Standortentwicklung und im Regionalmanagement. Frühere Pläne für ein Regionalmanagement sind innerhalb des Regionalplanungsverbands BadenRegio an der Zustimmung der beteiligten Gemeinden gescheitert. In der Folge wurde geprüft, ob eine Einigung mit einem reduzierten Verantwortungsbereich und der Fokussierung auf die Wirtschaftsförderung erzielt werden kann. Auf einer Trägerschaft von Politik, Wirtschaft und Gemeinden aufbauend, hätte die Region Baden als Wirtschafts- und Wohnregion positioniert und vermarktet werden sollen. Ein zugehöriger Businessplan wurde in einer Anhörung im Jahr 2017 von 14 Gemeinden (102'000 Einwohner vertretend) genehmigt und von 12 Gemeinden (40'000 Einwohner vertretend) abgelehnt. Auf eine Umsetzung wurde, trotz Mehrheit an Gemeindestimmen, verzichtet, da der Verband eine noch breitere Unterstützung der Gemeinden als notwendige Voraussetzung erachtete, um die Region glaubwürdig und effektiv positionieren zu können. Besonders schwierig war es, kleinere Wohngemeinden von der Notwendigkeit einer regionalen Wirtschaftsförderung zu überzeugen, da aus ihrer Sicht kein kommunaler Nutzen aus den zu tätigen finanziellen Aufwendungen resultiert hätte. Besonders die grossen Limmattaler Gemeinden hatten sich aber Unterstützung aus einer gemeinsamen Wirtschafts- und Standortförderung erhofft (Baden Regio 2018b: 18–19; Vertreter/in BadenRegio 2018).

5.6.4 Projektschau Limmattal

Im Hinblick auf die regionalen Förderplattformen erhofft sich Spreitenbach vor allem aus der Projektschau Limmattal positive Impulse (Hager 2018). Sie wurde von 15 Gemeinden und Städten aus dem Limmattal und den beiden Kantonen Aargau und Zürich gegründet. Im Sinne einer Biennale nimmt sie von den beteiligten Gemeinden Projekte entgegen. Eine Auswahl an Projekten wird weiterverfolgt und anlässlich einer Grossausstellung 2025 der Öffentlichkeit präsentiert. Die Projekte beschäftigen sich mit den unterschiedlichsten Fragestellungen und beabsichtigen innovative Lösungen für eine nachhaltige Zukunft des Limmattals zu entwickeln. Wesentliche Herausforderungen sind das Bevölkerungs- und

Verkehrswachstum, die teils fehlende Identität und mangelnde Kooperation verschiedener politischer Akteure sowie die Aufwertung von Wohn-, Gewerbe- und Industriegebieten (Regionale 2025 2018b; Regionale 2025 2018c; Vertreter/in BadenRegio 2018).

Für Spreitenbach stehen die Projekte 'Zukunft Rangierbahnhof', 'Korridor Hüttikerberg-Sandbühl' und 'Blaues Band Limmat' im Mittelpunkt (Hager 2018). Das Projekt 'Zukunft Rangierbahnhof' soll klären, wie die Raum- und Infrastrukturentwicklung vorangetrieben werden kann, sollte der Betrieb auf dem Rangierbahnhof zurückgefahren werden (siehe Kapitel 5.2.2). Das Projekt zum 'Korridor Hüttikerberg-Sandbühl' soll den Freiraum zwischen Dietikon und Spreitenbach als Naherholungs- und Landwirtschaftsgebiet erhalten. Das Projekt wird zugleich durch das Programm 'Agglomerationspark Limmattal' gefördert. Das 'Blaue Band Limmat' will das Flussgebiet zwischen Zürich und Baden aufwerten und die Limmat als Naherholungsgebiet besser verankern (Aargauer Zeitung 2011; Regionale 2025 2018a).

5.7 Image und Standortfaktoren

Der positive Ruf und das moderne Image Spreitenbachs nach dem Bauboom in den 1970er Jahren währte nur kurz. Die sozialen Konflikte und die einsetzende Segregation belasteten fortan das Ansehen der Gemeinde, obwohl es den Behörden gelang, soziale Brennpunkte erfolgreich zu entschärfen. Nicht umsonst war vielerorts zu lesen, dass Spreitenbach mehr unter seiner Reputation leidet als unter seinen wirklichen Problemen. Negative Schlagzeilen, wie jüngst ein Mehrfachmord, bestätigen die Vorurteile und unterlaufen die intensiven Bemühungen der Imagepflege (Universität Freiburg et al. 2004: 8; Neue Zürcher Zeitung 2008; Fuchs 2018). Die Gemeinde wird gelegentlich noch immer einer «trostlose[n] Vorstadt» mit «heruntergekommenen Hochhäusern» gleichgesetzt (Galbiati 2018d: 201).

Durch die zunehmende Bautätigkeit und den bevorstehenden Bau der Limmattalbahn ist aber in der Presse eine positivere Tonalität festzustellen – Schlagzeilen wie «Hochhaus-Boom: So mausert sich Spreitenbach zu einem kleinen Manhattan» oder «Spreitenbach, mon amour» zeugen von einer veränderten Wahrnehmung (Aargauer Zeitung 2016d; Freiermuth 2017). Das ist sicherlich auch auf die erfolgreichen Bemühungen der Gemeinde zurückzuführen, das multikulturelle Zusammenleben so reibungslos wie möglich zu gestalten. Spreitenbach wird als moderner und urbaner Wohnort portraitiert, der sich durch viele Grünflächen und eine gute Infrastruktur auszeichnet. Das zukünftige facettenreiche Erscheinungsbild – mit futuristischen Hochhäusern, Stadtpark und dem idyllischen Dorfkern mit seinen malerischen Bauernhäusern – wird zum positiven Image beitragen.

Der ursprüngliche wirtschaftliche Aufstieg Spreitenbachs erklärt sich aus der guten Verkehrslage mit direktem Autobahn- und SBB-Gleisanschluss, der günstigen Lage im Grossraum Zürich und der Nähe zu Baden (Erni et al. 1974: 28). Die Verfügbarkeit grosser, zusammenhängender und (ehemals) preisgünstiger Landreserven brachten den Rangierbahnhof, Einkaufszentren und Logistikbetriebe nach Spreitenbach. Verschiedentlich wird zudem die effiziente und kooperative Zusammenarbeit der Gemeindebehörden mit ansässigen Firmen oder interessierten Investoren gelobt (Winter 2004; Minder 2016b; Migros 2017).

Eine der grössten Schwachstellen der Gemeinde ist die ungünstige Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Das Fehlen eines Bahnhofs in Spreitenbach ist auf die vor über 150 Jahren festgelegte Linienführung der 'Spanisch-Brötli-Bahn' zurückzuführen. Da die damaligen Bewohner der Gemeinde negative Auswirkungen des Bahnbetriebs befürchteten, erzwangen sie eine Linienführung weit weg vom Gemeindegebiet (Süss et al. 1997: 20). Das benachbarte Killwangen hatte zudem seinen Antrag für einen Bahnhof nur wenige Tage vor Spreitenbach eingereicht und so den Zuschlag erhalten. Dies erklärt die heutige ungünstige Lage von Spreitenbachs Bahnhof auf dem Gemeindegebiet von Killwangen (Brüschweiler et al. 2000: 169). Doch auch die Anbindung an die Buslinien im Limmattal ist nicht optimal. Trotz regelmässiger Verbindungen zu den Bahnhöfen in Killwangen und Dietikon werden die teils langen Wege zu den Bushaltestellen und die unkoordinierten Fahrpläne der Aargauer und Zürcher Verkehrsbetriebe kritisiert (Gemeinde Spreitenbach 2007: 108). Eine verbesserte Anbindung an den öffentlichen Verkehr hätte bereits 2007 realisiert werden sollen. Verschiedene nicht direkt erschlossene Gebiete (etwa der historische Dorfkern) wären durch einen Ortsbus mit den Einkaufszentren und dem Bahnhof Killwangen verbunden worden. Die fortlaufenden Kosten wären von den Einkaufszentren getragen worden. Das Projekt wurde überraschenderweise an einer (wenig besuchten) Gemeindeversammlung mit nur 60 Mehrstimmen von zukünftig lärmbeeinträchtigten Anrainern versenkt, indem ein Kredit über CHF 2 Millionen für den Bau einer notwendigen Zufahrtsstrasse abgelehnt wurde (Bertschi 2007; Gemeinde Spreitenbach 2007: 98–111; Tuchschnid 2007). Die Einführung eines Ortsbusses ist jetzt erst mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn vorgesehen. Die Realisation des zweiten Bauabschnitts der Limmattalbahn von Schlieren nach Killwangen ist aber vom Abstimmungsergebnis einer Initiative im Kanton Zürich abhängig, die im Herbst 2018 abgehalten wird (Limmattalbahn AG 2016; Scharrer 2018).

5.8 Befunde für die Entwicklung des Arbeitsmarktes

Spreitenbachs sprunghafte Entwicklung seit den 1950er Jahren ist nicht zuletzt auf seine Vergangenheit als kleines Bauerndorf zurückzuführen, das von der späteren Entwicklung (fast) überrollt wurde. Einerseits wurde der Gemeinde der Rangierbahnhof Limmattal aufgezwungen, die ländliche Dorfidylle gestört und das zukünftige Entwicklungspotenzial durch Landenteignungen und Lärmemissionen begrenzt. Andererseits hatten die Entwicklung zur Einkaufsmeile und der parallel einsetzende Bauboom einen grossen Einfluss auf die zukünftige Reputation der Gemeinde. Die Eröffnung des ersten Einkaufszentrums der Schweiz anfangs der 1970er Jahre brachte Spreitenbach nationale Aufmerksamkeit und zahlreiche Arbeitsplätze. Wäre das Stadtzentrum gemäss den ursprünglichen Visionen realisiert worden, so wäre Spreitenbach zu einem regionalen Zentrum zwischen Baden und Zürich avanciert. Gewiss hätten sich dann Arbeits- und Wohnort unterschiedlich entwickelt. Doch eine Kombination aus dem Übermut der 1960er Jahre, dem Ausbruch der Ölkrise und der an der Urne gescheiterten Zürcher Initiative zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs liess die damaligen Pläne scheitern. Statt einer visionären Stadtentwicklung blieben zwei Einkaufszentren, Mehrverkehr und ein negatives Image zurück. Auch die Siedlungsentwicklung trug nicht zu einem attraktiveren Ansehen der Gemeinde bei. Statt einkommensstarker Steuerzahler zogen tendenziell bildungsfremde Gesellschaftsschichten zu und der Ausländeranteil der Gemeinde wuchs rapide an.

Der Arbeitsmarkt der Gemeinde erwies sich zwar meist als krisenresistent und war aufgrund seiner Spezialisierung auf den Einzelhandel und die Logistik nicht von der Deindustrialisierung betroffen. Zusätzliche Verkaufsflächen oder der Zuzug weiterer Logistikunternehmen sind für die Gemeinde aber aus steuer- und verkehrstechnischer Sicht nicht lukrativ, da sie nur eine geringe Wertschöpfung erwirtschaften und die Infrastruktur überdurchschnittlich belasten. Die Gemeinde ist daher bestrebt, eine entsprechende Entwicklung zu verhindern (Hager 2018). Die ungünstige Anbindung an den öffentlichen Verkehr und das in der Aussenwahrnehmung nach wie vor dominierende negative Image erschweren es, wertschöpfungsstarke Unternehmen zu gewinnen. Eine kommunale Wirtschafts- und Standortförderungsstelle könnte unbegründete Ängste abbauen, die Vorzüge der Gemeinde unterstreichen und eine geordnete Wirtschaftsentwicklung unterstützen. Doch die Gemeinde verfügt nicht über die entsprechenden finanziellen Mittel oder ist nicht gewillt, diese bereitzustellen. Von aussen betrachtet scheint die Ansiedlung von Unternehmen zufällig, eine mögliche Clusterbildung (Detailhandel und Logistik) genauso. Eine Wirtschaftsentwicklungsstrategie ist nicht erkennbar. Mit Ausnahme der Zürcher Nachbarstädte sind

die umliegenden Gemeinden auf ihre Attraktivität als Wohnort bedacht und zeigen kein Interesse an einem wirtschaftlichen Standortmarketing. Eine regionale Lösung, wie vom Kanton vorgesehen, kann daher nicht umgesetzt werden. Die Kantonsgrenze ist eine zusätzliche Hürde, die die Zusammenarbeit mit den aufstrebenden Nachbarstädten erschwert. Mit Ausnahme von Einzelhandels- und Logistikunternehmen ist es der Gemeinde nicht gelungen, grosse Unternehmen in Spreitenbach anzusiedeln. Das Beschäftigungswachstum (im Hinblick auf wertschöpfungsintensive Branchen) ist daher auf viele kleine und mittlere Unternehmen zurückzuführen, die bereits in der Gemeinde verwurzelt sind.

Die Gemeinde profitiert derzeit von Impulsen des regionalen Baubooms und dem bevorstehenden Bau der Limmattalbahn. Den jüngsten Bauvorhaben zufolge scheint sich die Gemeinde eher zu einer Wohn- als Arbeitsgemeinde zu entwickeln. Freiflächen werden nicht für grössere wirtschaftliche Ansiedlungsvorhaben genutzt, sondern zu Konsumorten (Baufachmarkt, Multiplexkino) verbaut. Durch die abnehmenden Baulandreserven scheinen die Entwicklungsmöglichkeiten zunehmend eingeschränkt zu sein. Eine fortschreitende Wertsteigerung der Immobilien, ausgelöst durch den Siedlungsdruck, würde die Aufwertung der benachteiligten Quartiere beschleunigen, brächte aber gleichsam die Gefahr einer fortschreitenden sozialen Segregation mit sich.

6 Anwendung der Erkenntnisse auf die Theorie

Das nachfolgende Kapitel wird die Erkenntnisse aus den Ortsportraits mit Aussagen der Experteninterviews belegen und auf die Theorieansätze anwenden. Im Anschluss werden die beiden Fallbeispiele verglichen. Die Strukturierung des Kapitels orientiert sich an den vorgestellten Theorieansätzen zur Pfadabhängigkeit und zu regionalen und lokalen Faktoren.

6.1 Pfadabhängigkeit

In Bezug auf die beiden untersuchten Fälle zeigt das Konzept der Pfadabhängigkeit, wie vergangene Umstände, Ereignisse oder Entscheidungen die spätere Entwicklung der Arbeitsmärkte von Schlieren und Spreitenbach beeinflusst haben.

6.1.1 Schlieren

Dank der günstigen Lage zwischen Zürich und Baden wurde Schlieren bereits im 19. Jahrhundert an die nationale Eisenbahninfrastruktur angeschlossen. Kurz darauf siedelten sich erste Industrieunternehmen in Schlieren an (Ritz 2018). Der Wandel zur Industriestadt erfolgte in kürzester Zeit, grosse Flächen Schlierens wurden für industrielle Zwecke genutzt. Diese Entwicklung beeinflusste auch die Gesellschaftsstrukturen Schlierens (Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018):

«Diese industriellen Betriebe haben viele Gastarbeiter und Saisoniers benötigt. Die haben auch hier in Schlieren gewohnt. Dieses spezielle Arbeitsklima, unsere industrielle Vergangenheit, beeinflusst sicherlich unsere Gegenwart.»

Der günstige Wohnraum war bei Gastarbeitern und Saisoniers beliebt, entsprechend rasch wuchs der Ausländeranteil in der Gemeinde an. Die frühe Ansiedlung von Industriebetrieben prägte den Ruf Schlierens als Industrie- und Arbeiterstadt bis in die Gegenwart. Zudem erklärt sie die unternehmensfreundliche Haltung der Stadt (Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018):

«Infolge der beschränkten Steuerkraft natürlicher Personen waren wir [...] immer gezwungen, den juristischen Personen Sorge zu tragen.»

Besonders betroffen war Schlieren vom Strukturwandel. Durch die Schliessung zahlreicher Industriebetriebe bis Ende der 1980er Jahre wurden grosse und gut erschlossene Entwicklungsflächen frei. Das bedeutendste Ereignis war die Schliessung der Waggonfabrik (1985), einem der damals wichtigsten Arbeitgeber der Stadt (Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018):

«Viele Schlieremer waren von dieser Schliessung direkt betroffen, das war ein Desaster. Was sich jetzt daraus entwickelt hat, kann man 30 Jahre später als 'super' bezeichnen, aber aus der damaligen Sicht war das sehr einschneidend für die Stadt.»

Spätestens mit dem Abbruch der Fabrik wurde die Deindustrialisierung Schlierens sichtbar. Verschiedene massgebende Entwicklungen setzten ein, die Schlieren fortan prägten: Der tiefe 'Fall' Schlierens in den 1990er und 2000er Jahren war zugleich die Geburtsstunde der Cluster-Bildung (Schweizer 2018; Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018).

Viele triste Industriebrachen blieben zurück, der Wegfall an Steuern juristischer Personen brachte die Stadtfinanzen in eine Schieflage. Die freien Flächen wurden vermehrt durch Gebrauchtwagenhändler gemietet, die von nun an das Stadtbild prägten und mit zweifelhaften Geschäftstätigkeiten den Ruf der Stadt belasteten. Die veraltete Bausubstanz Schlierens förderte den Zuzug ärmerer Gesellschaftsschichten, womit sich die Stadtfinanzen (tiefe Pro-Kopf-Steuereinnahmen und steigende Sozialkosten) weiter verschlechterten (Brühlmann-Jecklin 2018; Schweizer 2018). Die Perspektivlosigkeit Schlierens war allgegenwärtig (Schweizer 2018):

«[...] Niemand wusste wie weiter. Zu Beginn der 2000er Jahre wurden wir [die Stadt Schlieren] noch als Abfallkübel des Kantons bezeichnet.»

Die um die Jahrtausendwende bestehende Situation machte die Stadt erfinderisch, neue Ansätze aufzugreifen und umzusetzen (Schweizer 2018):

«Der Ausgangspunkt war die Notwendigkeit [...] [Es] bedingte die Umsetzung von Massnahmen.»

Der Strukturwandel war für Schlieren sehr anspruchsvoll. Zudem zwang die ungünstige Gesellschaftsstruktur die Stadt, die aus der Stadtökonomie bekannten 'A'-Themen «Alte, Arme, [...] Arbeitslose [und] Ausländer» (Frey 1996: 15) anzugehen (Brühlmann-Jecklin 2018). Es folgten grössere Reformanstrengungen der Stadt, unter anderem die Einführung der wirkungsorientierten Verwaltungsführung, die später gestoppt wurde, aber dennoch zu einem innovativen Klima in der Verwaltung beitrug. Zu den wichtigsten initiierten Projekten der Stadt gehören die Stadtentwicklungskonzepte und die Wirtschafts- und Standortförderung. Schlieren gelang, wie dem «Phönix aus der Asche», die Auferstehung, um die Worte des Wirtschafts- und Standortförderers zu verwenden (Schweizer 2018). Dank weit-sichtiger und risikobereiter Investoren sowie innovativer Stadtbehörden gelang es die wirtschaftliche Wende herbeizuführen (Ritz 2018).

Den wohl wichtigsten Meilenstein bildet die Anschlusslösung am ehemaligen Standort der Waggonfabrik ab Mitte der 1980er Jahre. Damit begann die Transition Schlierens zu einer 'gemischten' SMST, die sich durch den Einfluss der Kreativ- oder Wissensökonomie auszeichnet. So gelang es in Übereinstimmung mit Hamdouch et al. (2017: 460), Universitätsinstitute und Entwicklungsabteilungen, namentlich der ETH und Universität Zürich, in Schlieren anzugliedern und damit den Grundstein für die nachfolgende Cluster-Bildung im

Biotechnologie-Bereich zu legen. Der Wirtschafts- und Standortförderer wendet ein, dass die Anfänge dieser Entwicklung aber auch dem Zufall zu verdanken sind (Schweizer 2018). Dennoch wird deutlich, dass das Übel der Industriebrachen zugleich eine Chance für Schlierens Entwicklung darstellte (Brühlmann-Jecklin 2018):

«Dadurch wurden aber auch Möglichkeiten geschaffen, damit sich in diesen Gebieten neue Betriebe ansiedeln konnten. Es stand Raum für Entwicklung zur Verfügung.»

Weiter war das Entwicklungspotenzial Schlierens entsprechend gross, weil nicht wie in anderen Schweizer Städten bereits in früheren Jahren ein Bauboom eingesetzt hatte (Schweizer 2018). So liessen sich auch die weiteren Industriebrachen – zwar erst Jahrzehnte später – einer erfolgsversprechenden Entwicklung zuführen. Ein Beispiel dafür ist die gegenwärtige Umsetzung der Gestaltungspläne ‘Am Rietpark’ auf den ehemaligen Arealen der Färberei und der Leimfabrik, die eine urbane Entwicklung mit gemischter Gewerbe- und Wohnnutzung vorsieht (Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018).

Aus obigen Erkenntnissen wird deutlich, dass Schlieren über weite Perioden des 20. Jahrhunderts den ‘produzierenden’ SMST zuzuordnen war, da in der Stadt die Industrie dominierte. Mit dem Strukturwandel war Schlieren aber gezwungen, seine Wirtschaft in wachstumsorientierte Wertschöpfungsbereiche zu lenken, da sie in eine ‘Lock-In’ Situation geraten war. Dies gelang mithilfe der Wirtschafts- und Standortförderung und der Unterstützung risikobereiter Investoren. Neue dienstleistungsorientierte Arbeitsstellen wurden in den Bereichen Biotechnologie und Automobilwirtschaft geschaffen, zudem entwickelte sich die Start-up-Szene günstig. Laut einer Studie der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion und des Zürcher Amtes für Wirtschaft (2016) gilt der Biotechnologie-Sektor als sehr wertschöpfungsintensiv.

6.1.2 Spreitenbach

Bis weit ins 20. Jahrhundert war Spreitenbach ein kleines Bauerndorf. Eine erste grössere Aufruhr erlebte die Gemeinde als in den 1950er Jahren der Bau eines Rangierbahnhofs geplant wurde. Der Bau verhiess wenig Positives (Vertreter/in Aargau Services 2018):

«[Der Rangierbahnhof] bringt der Gemeinde und dem Kanton kaum Wertschöpfung, sondern verursacht primär Emissionen und schränkt die Gemeinde in ihrer Entwicklung ein.»

Zeitgleich zum Bau des Rangierbahnhofs wurde die noch kleine Gemeinde mit anspruchsvollen Bauvorhaben konfrontiert, welche die Aussenwahrnehmung der Gemeinde fortan prägten. Einerseits wurde eines der ersten Schweizer Einkaufszentren realisiert, dass zwar viele Arbeitsstellen schuf, zugleich die Gemeinde aber mit viel Individualverkehr belastete. Andererseits verzeichnete die Gemeinde ein starkes Siedlungswachstum mit zahlreichen

Hochhäusern. Das Wirtschaftswachstum in der Region und das Konkubinatsverbot im benachbarten Kanton Zürich brachten viele Zuzüger nach Spreitenbach (Vertreter/in Aargau Services 2018; Vertreter/in BadenRegio 2018). Die damalige Euphorie der 1960er Jahre verleitete die Gemeindebehörden zu übermütigen Visionen, die mit der Wirtschafts- und Ölkrise sowie einem Urnen-Nein zum Ausbau des Zürcher Verkehrsnetzes mit Endstation Spreitenbach abrupt begraben werden mussten. Damit scheiterte die urbane Entwicklung, mit welcher sich Spreitenbach strategisch anders hätte positionieren können (Vertreter/in Aargau Services 2018):

«Wäre damals das [Stadt-] Portal mit seinen vier Hochhäusern fertiggestellt worden, dann hätte Spreitenbach einen anderen Auftritt gehabt und wäre zu einer urbanen Stadt geworden. Dann wäre es heute für Spreitenbach viel leichter, entsprechende Unternehmen mit hoher Wertschöpfung anzuziehen.»

Vielmehr prägten Spreitenbachs Einkaufsmeile und die anspruchsvolle Sozialstruktur den Ruf der Gemeinde (Vertreter/in Aargau Services 2018):

«Für Auswärtige war Spreitenbach eigentlich das Shopping-Center, mit den 'seltsamen' Hochhäusern und Bewohnern.»

Zahlreiche Plattenbauten aus den 1960er und 1970er Jahren prägten das Ortsbild. Ursprünglich noch überwiegend von Schweizern bewohnt, galten die damaligen Neubausiedlungen schon bald als 'Zwischenstation'. Infolge der unattraktiven Grundrisse und des nicht eben ansprechenden Ortsbilds wurden die Schweizer Bewohner sukzessive durch ausländische Zuzüger abgelöst, für welche kostengünstige Mieten entscheidend waren (Hager 2018):

«Es ziehen Leute nach, die sich im Raum Zürich kaum mehr Wohnungen leisten können und immer weiter verdrängt werden.»

Eine soziale Segregation setzte ein. Die Durchmischung der Gemeinde verschlechterte sich. Der vermehrte Zuzug von Personen mit Niedrigeinkommen erklärt die tiefen Pro-Kopf-Steuereinnahmen und die steigenden Sozialausgaben. Vermehrt war die Gemeinde vom Steueraufkommen juristischer Personen abhängig (Schmid 2018; Vertreter/in BadenRegio 2018). Ab den 1980er Jahren versuchte sie mit verschärften Auflagen für Neubauprojekte Gegensteuer zu geben – was ihr in vielen Neubauquartieren weitgehend gelang (Hager 2018). Doch das Langäcker-Quartier hat nach wie vor eine ungünstige Sozialstruktur und prägt weiterhin das negative Image der Gemeinde (Vertreter/in Aargau Services 2018). Eine mögliche Aufwertung der Quartiere, ausgelöst durch den Bau der Limmatalbahn, scheint jedoch laut dem Gemeindepräsidenten bevorzuzustehen (Schmid 2018).

Die wirtschaftliche Entwicklung Spreitenbachs ist in diesem historischen Kontext zu betrachten. Die Verfügbarkeit grosser Landflächen, die optimale Anbindung an das nationale Strassennetz und die zentrale Lage begünstigten den Bau der Einkaufszentren oder den Zuzug von Logistik-Unternehmen. Die Einkaufszentren haben zwar viele Arbeitsplätze geschaffen, doch zählen diese meist zum Niedriglohnsektor. In Kombination mit dem günstigen Wohnraum erklären sie den Zuzug einer tendenziell bildungsfremden Gesellschaftsschicht (Ritz 2018; Schmid 2018). Auch die Logistik-Unternehmen sind für die Gemeinde nicht besonders interessant, da sie sich durch einen grossen Flächenbedarf (etwa für Lagerbauten) auszeichnen, aber tendenziell wenig Personal beschäftigen, keine überdurchschnittliche Wertschöpfung erzielen und zudem die lokale Verkehrsinfrastruktur belasten (Hager 2018; Schmid 2018). Wie der Gemeindepräsident Spreitenbachs deutlich macht, stand früher die «nachhaltige Entwicklung [...] weniger im Fokus» (Schmid 2018). Man war überhaupt froh, Unternehmen ansiedeln zu können. Ein weiteres wirtschaftliches Entwicklungshindernis besteht in der wenig attraktiven Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Die Strukturen des öffentlichen Verkehrs sind auf die Bedürfnisse der Einkaufszentren ausgerichtet, was ansatzweise erklärt, weshalb einzelne Quartiere nur mangelhaft an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind. Gerade Angestellte von Unternehmen aus der Kreativ- oder Wissensökonomie legen aber häufig Wert auf eine gute Erreichbarkeit und ein attraktives Unternehmensumfeld (Vertreter/in Aargau Services 2018):

«Für Spreitenbach ist sicherlich ein Problem, dass es nie einen Bahnhof hatte. [...] Das ist sozusagen ein 'Handicap', besonders um Unternehmen anzuziehen, deren Mitarbeiter das schätzen.»

Die obigen Schilderungen zeigen deutlich, dass dem Konzept der Pfadabhängigkeit grosse Bedeutung zukommt, da Entwicklungen aus früheren Jahren bis heute die Wirtschaftsstrukturen prägen. Konkret sind die nach wie vor ungünstige Reputation (ausgelöst durch die Siedlungsentwicklung) und die unzureichende Anbindung an den öffentlichen Verkehr Gründe dafür, warum es der Gemeinde schwerfällt, wertschöpfungsintensive Unternehmen anzuwerben. Da die Wertschöpfung nicht exportorientiert erfolgt, sondern regionale (Versorgungs-) Bedürfnisse befriedigt, ist Spreitenbach folglich den 'residentiellen' SMST zuzuordnen.

6.1.3 Vergleich

Das Konzept der Pfadabhängigkeit ist geeignet, die Entwicklung von Schlieren und Spreitenbach über längere Zeiträume zu erklären. Sie teilen ihre Anfänge als Bauerndörfer, der wirtschaftliche Aufschwung Schlierens setzte aber früher ein. Fast ein Jahrhundert lang beeinflussten Industrieunternehmen die Wirtschaftsstrukturen der Stadt. In Spreitenbach

begann der Wandel erst über 50 Jahre später. Der erbaute Rangierbahnhof und die Autobahn haben bis heute einen wichtigen Einfluss auf die Gemeindestrukturen. Fast gleichzeitig wurden die noch kaum institutionalisierten Gemeindebehörden mit ehrgeizigen Bauvorhaben für ein Einkaufszentrum und einem für die damalige Zeit aussergewöhnlichen Siedlungsbau konfrontiert. Die Nähe zur Autobahn brachte viele Logistikunternehmen und einzelne industrielle Betriebe. Doch weder die wirtschaftliche noch die gesellschaftliche Entwicklung verlief im Sinne der Gemeinde. Trotz zahlreicher Bemühungen gelang es der Gemeinde nicht, eine ausgewogene Sozialstruktur beizubehalten. Spreitenbachs planerischer Grössenwahn mit seinen städtischen Visionen in den 1960er Jahren ist aber möglicherweise darauf zurückzuführen, dass es zu dieser Zeit kaum Erfahrungswerte zur verdichteten Bauweise gab und die Gemeindebehörden in diesem Bereich als Vorreiter fungierten. Die relativ späte wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde und das Ausbleiben grossflächiger industrieller Ansiedlungen erklären den markantesten Unterschied zu Schlieren: Spreitenbachs Wirtschaft war nicht von der Deindustrialisierung betroffen. Damit war für Spreitenbach weder die Notwendigkeit noch die Möglichkeit gegeben, sich als Gemeinde neu zu erfinden.

Anders gestaltete sich die Ausgangslage in Schlieren: Durch die Schliessung einer Vielzahl von Industriebetrieben bis zu Beginn der 1990er Jahre war die Stadt wirtschaftlich am Boden. Schlieren geriet in eine 'Lock-In' Situation. Die Not zwang die Stadtbehörden wichtige Reformen voranzutreiben und neue Initiativen zu ergreifen. Grosse Anstrengungen waren zur Neuausrichtung der lokalen Wirtschaft nötig. Der Wandel gelang. Schlieren konnte die frühere Pfadabhängigkeit 'durchbrechen', indem die industriellen Strukturen aufgegeben wurden und anstelle neue wertschöpfungsintensive Branchen (etwa Biotechnologie) in Schlieren angesiedelt werden konnten. Mit der 'Start-up-City' und dem Automobil-Cluster gewann die Stadt weitere wichtige Standbeine. Um die Attraktivität der Stadt zu erhöhen, wurde über die Zonenplanung Einfluss auf die Arealentwicklung genommen und zahlreiche Aufwertungsmassnahmen wurden umgesetzt. Die Stadt wurde mit einer parzellenübergreifenden Siedlungsentwicklung belohnt, bei welcher alle Industriebrachen überbaut wurden und die Stadt ihr Erscheinungsbild erneuern konnte.

Eine solche Veränderung ist in Spreitenbach nicht festzustellen. Der Arbeitsmarkt wuchs zwar kontinuierlich, doch mit Ausnahme weniger Unternehmen aus den Bereichen IT (Information Technology), industrielle Fertigung und Produktion sind die meisten Arbeitsstellen weiterhin im Einzelhandel oder der Logistik zu finden. Die in den 1960er und 1970er Jahren festgelegten Strukturen beherrschen nach wie vor den Arbeitsmarkt. Der

belastete Ruf der Gemeinde und die unzureichende Anbindung an den öffentlichen Verkehr erschweren es zudem, wertschöpfungsintensive Unternehmen anzuziehen.

6.2 Regionale Faktoren (Agglomerationseffekte)

Im folgenden Unterkapitel wird untersucht, wie Arbeitsmärkte durch ihr jeweiliges Umfeld beeinflusst werden und ob auf wirtschaftlicher Ebene ein Kooperations- oder Wettbewerbsverhältnis unter den Gemeinden besteht. Weiter ist von Interesse, ob Agglomerationsvorteile (etwa 'Borrowed Size'- und 'Spillover'-Effekte) oder Agglomerationskosten beobachtet werden konnten.

6.2.1 Schlieren

Regionale Faktoren sind gemäss einem Vertreter der Schlieremer Wirtschaft für den wirtschaftlichen Erfolg Schlierens äusserst zentral (Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018):

«Aus meiner Ansicht sind dies zwei Faktoren: Die Nähe zu Zürich sowie die gute Verkehrsanbindung.»

Besonders hervorgehoben wird, dass die Distanzen zwischen Schlieren und dem Zürcher Zentrum die ansonsten üblichen innerstädtischen Distanzen zwischen Hochschulen (ETH, Universität) und Stadtzentrum nicht überschreiten (Brühlmann-Jecklin 2018). Die Schlieremer Stadtbehörden gestehen ein, dass bei einer grösseren Distanz zum Zürcher Stadtzentrum wohl mehr Eigeninitiative nötig wäre, um ähnliche Wachstumseffekte erzielen zu können (Schweizer 2018). Die fortschreitende 'Einverleibung' der Stadt Schlieren durch die Stadt Zürich erklärt mitunter, weshalb urbane Entwicklungsprozesse weitaus fortgeschrittener sind als dies in weiter entfernten Gemeinden und Städten der Fall ist und sich die Wirtschaftsdynamik Schlierens der Stadt Zürich angleicht. Hinweise hierfür finden sich im 'Borrowed Size'-Konzept nach Meijers und Burger (2017: 272): Schlieren gelingt es, wertschöpfungsintensive Firmen aus dem Biotechnologie-Sektor und aus anderen innovativen Wirtschaftssektoren anzuziehen, die auf die Nähe zu urbanen Zentren und Hochschulen angewiesen sind. Dabei scheint Schlieren aber nicht von anderen regionalen Clustern, etwa dem Bank- und Finanzbereich, profitieren zu können. Stattdessen ist es der Stadt gelungen, die eigene Cluster-Entwicklung voranzutreiben (Ritz 2018; Vertreter/in BadenRegio 2018). Aufgrund der benachbarten Lage zur Stadt Zürich konnten zudem Betriebe wie das Post-Verteilzentrum oder die Kantonsapotheke nach Schlieren geholt werden (Ritz 2018).

Die Vorteile, die sich aus der Nähe zu den Hochschulen Zürichs und der regionalen Verfügbarkeit hochqualifizierter Arbeitskräfte ergeben, können als 'Knowledge Spillover' bezeichnet werden. Die in Zürich ansässigen Forschungsgruppen und Hochschulinstitute liefern wertvolle Impulse für die in Schlieren niedergelassenen Unternehmen. Zugleich kann Schlieren dank der erstklassigen, kostengünstigen und gut erschlossenen Infrastruktur Spin-offs der ETH und Universität für eine Ansiedlung gewinnen (Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018).

Nicht oder kaum zu beobachten sind arbeitsmarktrelevante Netzwerkeffekte oder Polyzentralität. Zwar stellen die Verwaltungsgrenzen im Falle Schlierens kein relevantes wirtschaftliches Entwicklungshemmnis dar, da die Stadt sehr gute Kontakte zu anderen kommunalen und regionalen Akteuren pflegt (Schweizer 2018). Schwieriger gestaltet sich jedoch die überkantonale Zusammenarbeit – insbesondere bei der Standortförderung – da Aargauer Gemeinden bis anhin nicht für eine engere Kooperation gewonnen werden konnten (Brühlmann-Jecklin 2018).

Obwohl die Zürcher Limmattal-Gemeinden eine gemeinsame regionale Standortförderung betreiben und in vermarktungsrelevanten Projekten am gleichen Strick ziehen, ist im entwicklungsstrategischen Sinn keine Kooperation zu erkennen. Daher ist die regionale Standortförderung an erster Stelle nicht als Wirtschaftsförderung zu verstehen, sondern sie beabsichtigt die attraktive Positionierung des Standorts und die Verbesserung der regionalen Lebensqualität (Brühlmann-Jecklin 2018). Aus der Überführung der Standortförderung Limmattal in die Limmatstadt AG erhoffen sich die Beteiligten einerseits die Nutzung von Synergien, andererseits soll die Limmatstadt AG als überkantonales Förderinstrument an Bedeutung zulegen (Brühlmann-Jecklin 2018). Durch den Einbezug privater Investoren wird sie aber mehr und mehr ein Instrument zur Vermarktung kommunaler und privatwirtschaftlicher Interessen, das sich zunehmend der Identitäts- und Imagebildung widmet und weniger auf die Ansiedlung von Unternehmen abzielt (Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018). Diese Positionierung ist sicherlich auch auf die Konkurrenzsituation unter den Gemeinden zurückzuführen, da als Folge des Föderalismus letztlich jede Gemeinde ihre eigenen Interessen verfolgt (Brühlmann-Jecklin 2018):

«Wiederum sind wir Gemeinden auch immer Konkurrenten. Wenn es darum geht eine Firma mit hoher Wertschöpfung anzusiedeln, dann zeigt jede Gemeinde, unter anderem infolge der zu erzielenden Steuereinnahmen, ein Interesse daran, die Firma für sich zu gewinnen.»

Schliesslich sind die Agglomerationskosten kurz anzuführen. Das starke Wachstum Zürichs führt zu Siedlungsdruck und Mehrverkehr in Schlieren. Doch ersteres ist in Schlieren tendenziell positiv aufzufassen, da durch die Bautätigkeit Gelegenheiten entstehen, frühere Fehler der Siedlungsentwicklung anzugehen und zu korrigieren. Der Mehrverkehr bezieht sich auf den lärmigen Verkehrs-«Korridor», welcher die Stadt Zürich mit den Aargauer Gemeinden verbindet und nach wie vor Schlierens Reputation belastet (Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018).

6.2.2 Spreitenbach

Die Anfänge des wirtschaftlichen Aufschwungs in den 1960er Jahren sind auf die Nähe zu Zürich und die Verfügbarkeit grosser unbebauter Flächen zurückzuführen. So beruht die Ansiedlung von Einkaufszentren und Logistikunternehmen auf der zentralen Lage und den guten Anschlüssen an das nationale Strassenverkehrsnetz (Hager 2018; Ritz 2018; Vertreter/in Aargau Services 2018).

Da die Gemeinde nicht direkt an Baden oder Zürich angrenzt, kann sie nicht oder nur bedingt von 'Borrowed Size'-Effekten profitieren. Spillover-Effekte sind aufgrund der Lage im Grossraum Zürich wahrscheinlicher (Schmid 2018):

«Viele Firmen suchen ihren Standort in der Stadt Zürich oder der Nähe zu Hochschulen, Spreitenbach läge da eigentlich auch in deren Einzugsgebiet.»

Doch spielten wertschöpfungsintensive Unternehmen kaum eine Rolle in der wirtschaftlichen Entwicklung Spreitenbachs. Dies wird unter anderem durch die ungenügende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr («sozusagen ein 'Handicap'») und durch den fehlenden urbanen Charakter («Spreitenbach wurde nicht zur urbanen Stadt») erklärt (Vertreter/in Aargau Services 2018). Die geringe Relevanz regionaler Faktoren begründet sich des Weiteren durch die Randlage Spreitenbachs an der Kantonsgrenze zu Zürich. Durch die räumliche Distanz zu den anderen wichtigen Aargauer Städten wie Aarau, Baden oder Brugg gerät die Gemeinde bei kantonalen Aktivitäten leicht in Vergessenheit (Schmid 2018).

Dies widerspiegelt sich in der öffentlichen Wahrnehmung, wobei die Lage der Gemeinde oftmals als «draussen» (in Bezug zu Zürich) oder in der «Agglo» beschrieben wird (Ritz 2018). Zugleich ist die interkantonale Zusammenarbeit gemäss dem Gemeindepräsidenten sehr aufwändig (Schmid 2018):

«Die Kantonsgrenze macht es aber schwierig bei Finanzierungsanliegen und Realisierungen [Umsetzung von Anliegen]. Kooperationen sind fast undenkbar, da immer Staatsverträge involviert sind.»

Polyzentralität, also die gemeinsame Wahrnehmung von Aufgaben mit den benachbarten Zürcher Städten, ist daher ausgeschlossen. Auch ist sie mit anderen Aargauer Gemeinden wie Wettingen oder Baden nicht oder nur in nicht arbeitsmarktrelevanten Bereichen, etwa einer Regionalpolizei Wettingen-Limmattal, zu beobachten (Schmid 2018).

Eine fehlende regionale Kooperation ist ausserdem bei der Wirtschafts- und Standortförderung festzustellen. Die Gemeinde unterhält zwar Beziehungen zur kantonalen Standortförderung Aargau Services, zum Regionalplanungsverband BadenRegio, zur Limmatstadt AG und zur Projektschau Limmattal (Hager 2018). Die Kontakte zu Aargau Services und zur Limmatstadt AG sind aber limitiert. Zu Aargau Services besteht lediglich ein indirekter Kontakt über ein Mitglied von BadenRegio (Schmid 2018). Zur Limmatstadt AG ist ein distanzierteres Verhältnis gegeben, da das Unternehmen privatwirtschaftlich organisiert und finanziert ist (Hager 2018). BadenRegio verfügt zwar über einen vollwertigen Sitz, der Einfluss als Akteur der Wirtschafts- und Standortförderung ist aber sehr begrenzt. Obwohl mehrere grosse Aargauer Limmattal-Gemeinden wie Wettingen, Neuenhof und Spreitenbach an einer Standortförderung interessiert wären, scheitert das Anliegen am fehlenden Konsens der am Verband beteiligten Gemeinden (Vertreter/in BadenRegio 2018). Dies steht im Widerspruch zur kantonalen Standortentwicklungsstrategie, die den Aufbau regionaler Strukturen zur Unterstützung der Gemeinden bei der Wirtschafts- und Standortförderung vorsieht (Vertreter/in Aargau Services 2018). Dennoch würde sich Spreitenbach mehr Unterstützung durch Aargau Services wünschen (Schmid 2018). Als kantonale Standortförderung fokussiert sie sich aber stärker auf eine themen- respektive cluster-orientierte Förderung als auf kommunale Interessen (Vertreter/in Aargau Services 2018).

Die Sparmassnahmen des Kantons in der jüngeren Vergangenheit waren zudem einschneidend, da sich Aargau Services dadurch aus der Arealentwicklung zurückziehen musste. Der Kanton unterstützte früher die Gemeinden bei der Suche nach neuen Nutzungsmöglichkeiten für Industriebrachen und leerstehende Büroflächen und vermittelte im Bedarfsfall bei grossen Ansiedlungsvorhaben zwischen den verschiedenen Grundeigentümern und allen sonstigen involvierten Akteuren (Vertreter/in Aargau Services 2018).

Unklar bleibt, weshalb die Gemeinde nicht stärker mit den benachbarten Zürcher Städten kooperiert, die sich einen Anschluss Spreitenbachs an eine regionale Wirtschafts- und Standortförderung wünschen und die direkte Zusammenarbeit in der Vergangenheit mehrmals gesucht haben (Brühlmann-Jecklin 2018; Ritz 2018).

Festzuhalten ist, dass auch aus Spreitenbacher Sicht die Gemeinden in einem kompetitiven Verhältnis zueinanderstehen (Schmid 2018):

«Des Weiteren gibt es auch ein Konkurrenzdenken zwischen den jeweiligen Gemeinden. Gibt es etwa einen grossen Arbeitgeber zu gewinnen, will man diesen nicht an Nachbargemeinden verlieren.»

Durch eine regionale oder kantonale Förderstelle ist daher eine begrenzte Interessensvertretung zu erwarten. Auf die Frage, ob eine effektive Wirtschafts- und Standortförderung nur mit kommunalen Mitteln erreicht werden kann, gab ein/e Vertreter/in von BadenRegio (2018) die eindeutige Antwort: «Absolut, das geht nicht anders.»

6.2.3 Vergleich

Schlieren profitiert weitaus stärker von der Nähe zu Zürich als Spreitenbach. Als direkt angrenzende Stadt kann Schlieren Nutzen aus 'Borrowed Size'- und 'Knowledge Spillover'-Effekten ziehen. So wurde die Stadt zu einem wichtigen Biotechnologie-Standort, obwohl sie selbst über keine Hochschulen verfügt. Überdies gelang es ihr, zahlreiche Jungunternehmen anzusiedeln, die auf die Nähe zu den Hochschulen Zürichs angewiesen sind. Spreitenbachs Lage im Kanton Aargau scheint sich in dieser Hinsicht negativ auszuwirken – die Gemeinde wird als zu weit entfernt vom Zürcher Stadtgebiet wahrgenommen und ist dadurch für Firmenansiedlungen weniger attraktiv. Auch profitiert sie wirtschaftlich kaum von der Nähe zur Stadt Baden. Spreitenbachs Vorteile liegen in der guten Anbindung an das Strassennetz sowie einem bevölkerungsreichen Einzugsgebiet. Diese beiden regionalen Faktoren erklären gewissermassen, welche Unternehmenssektoren (Detailhandel und Logistik) in Spreitenbach überdurchschnittlich vertreten sind.

Für Schlieren und Spreitenbach fällt auf, dass sie nicht von regionalen Clustern profitieren können. In beiden Städten respektive Gemeinden besteht eine Ansammlung von Unternehmen aus Wirtschaftszweigen, die regional keine wichtige Rolle spielen oder in denen die einzelnen Unternehmen nicht auf eine regionale Zusammenarbeit angewiesen sind. Mit den etablierten Clustern, etwa dem Banken- und Finanzsektor in Zürich oder den Technologieunternehmen in Baden, hat diese Akkumulation von Unternehmen nichts zu tun. Eine regionale Wertschöpfungskette ist nicht gegeben. Vorteile durch Skaleneffekte oder Wechselwirkungen (Interaktionen) ergeben sich deshalb weder für Schlieren noch für Spreitenbach. Gleichermassen sind Polyzentralität oder Netzwerkeffekte für Schlieren und Spreitenbachs wirtschaftliche Entwicklung nicht von Bedeutung.

Die beiden Orte unterscheiden sich erheblich in der regionalen Kooperation hinsichtlich der Wirtschafts- und Standortförderung. Schlieren ist mit den relevanten Akteuren der be-

nachbarten Gemeinden und Städten sowie jenen des Kantons gut vernetzt. Dank der kommunalen Wirtschafts- und Standortförderung sowie der eigenen Arealentwicklung kann die Stadt die Befriedigung der eigenen Bedürfnisse sicherstellen. Gänzlich unterschiedlich gestaltet sich die Situation in Spreitenbach. Es verfügt über keine kommunale Wirtschafts- oder Standortförderung und kann nicht auf die Unterstützung der Arealentwicklung zurückgreifen. Auch regionale Hilfe kann die Gemeinde nicht beanspruchen, da das Aargauer Limmattal als «bedeutendste Wohn- und Wirtschaftsregion des Kantons Aargau» (Aargau Services 2018), entgegen der Strategie der kantonalen Standortförderung, über keine Förderinstrumente verfügt. Die Gemeinde Spreitenbach ist somit in Angelegenheiten der Wirtschaftsentwicklung und Standortvermarktung auf sich allein gestellt.

6.3 Lokale Faktoren

Bei den lokalen Faktoren stellt sich die zentrale Frage, ob die Gemeinden Massnahmen in Bezug auf das Arbeits- und/oder Wohnumfeld ergreifen. Beim Arbeitsumfeld stehen die Bedingungen im Vordergrund, welche die Ansiedlung von Firmen begünstigen. Im Wohnumfeld hingegen sind Massnahmen relevant, die dazu beitragen, die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern und so langfristig die Attraktivität des Standorts für neue Firmen zu erhöhen.

6.3.1 Schlieren

Grundsätzlich fällt auf, dass die Stadt Schlieren in beiden Handlungsfeldern – dem Arbeits- und Wohnumfeld – tätig ist. Demnach besteht bei den Stadtbehörden der Anspruch, für Fachkräfte ein attraktiver Arbeits- und Wohnort zu sein (Brühlmann-Jecklin 2018):

«Beides ist etwa gleich wichtig. Es ist unser erklärtes Ziel, den Fachkräften, die hier arbeiten, eine Unterkunft anbieten zu können.»

Doch die Deindustrialisierung mit ihrem Höhepunkt in den 1980er Jahren zwang die Behörden, besonders die Förderung des Arbeitsmarktes zu intensivieren (Schweizer 2018). Für die positive Entwicklung in den nachfolgenden Jahrzehnten war besonders die Schaffung der kommunalen Wirtschafts- und Standortförderung essentiell (Brühlmann-Jecklin 2018):

«Schlieren ist in dieser Hinsicht als 'Pilot'-Projekt zu verstehen. Die kommunale Standortförderung hat ihre Tätigkeit etwa im Jahre 1998 aufgenommen, als grosser Bedarf gegeben war. Wir wollten die Entwicklung von Schlieren aktiv beeinflussen – dazu gehörte eine Wirtschafts- und Standortförderung.»

Der Wirtschafts- und Standortförderer Schlierens bezeichnet die Ansiedlung von Hochschulinstituten und Spin-off-Firmen auf dem ehemaligen Areal der Waggonfabrik und die Gründung des Biotechnologie-Fördervereins als die wichtigsten Meilensteine der jüngeren wirtschaftlichen Entwicklung Schlierens (Schweizer 2018). Weiter verweist er auf die Gründung des Vereins 'Start Smart Schlieren', mit welchem sich innovative Technologie- und Jungunternehmerfirmen in Schlieren niederliessen. Damit gelang es zum einen «Menschen und Ideen nach Schlieren» zu bringen, zum anderen konnten die Leerbestände der Büroflächen reduziert werden (Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018). Mit privatwirtschaftlicher Hilfe konnten zudem zahlreiche Automobilfirmen in Schlieren angesiedelt werden. Alle diese Initiativen sind unter Mitwirkung der kommunalen Wirtschafts- und Standortförderung entstanden. Sie erklären, wie seit dem Jahr 2000 über 3'000 Arbeitsstellen in Schlieren entstanden sind (Schweizer 2018). Massgeblich zu dieser Entwicklung beigetragen hat die Vernetzung von Behörden, Immobilienanbietern, Investoren, bestehenden Unternehmen, Hochschulinstituten und Organisationen aus dem Bereich des Jungunternehmertums und des Co-Workings. Das Zusammenspiel dieser Akteure erklärt laut dem Wirtschafts- und Standortförderer wie ein dynamisches und lösungsorientiertes Umfeld geschaffen werden kann (Schweizer 2018):

«Das ist der eigentliche Trick – wenn sie so eine Bewegung initiieren können, dann bildet sich plötzlich ein Ökosystem daraus und eine Eigendynamik entsteht. Es bilden sich neue Geschäftsfelder und Arbeitsplätze.»

Von Bedeutung war es, Schlüsselpersonlichkeiten wie Leo Krummenacher (als Investor) oder den damaligen Bundesrat Villiger von neuen Ideen und Visionen zu überzeugen (Schweizer 2018). Weiter war es hilfreich, breite Unterstützung aus der Lokalpolitik zu gewinnen, indem Politiker für verschiedenste Vorstandsämter begeistert werden konnten (Schweizer 2018). Dem Wirtschafts- und Standortförderer Schlierens wird folglich eine wichtige «Scharnier»-Funktion zugeschrieben, da es ihm gelang, unterschiedlichste Akteure aus Politik und Wirtschaft zusammenzuführen und wirtschaftliche Anliegen direkt in die Politik einzubringen (Wirtschaftsvertreter/in Schlieren 2018). Zu unterstreichen ist die wichtige Rolle von Investoren bei Ansiedlungsvorhaben und der Cluster-Entwicklung, da die Stadt allein nicht über ausreichend Kapital verfügt, um notwendige Infrastrukturen (etwa im Bereich Biotechnologie) bereitzustellen (Brühlmann-Jecklin 2018).

Über das Instrument der Arealentwicklung kann die kommunale Wirtschafts- und Standortförderung Einfluss auf die Siedlungs- und Wohnqualität Schlierens nehmen. Als beson-

ders wertvoll haben sich die Kontakte zu «Eigentümern und Bewirtschaftungsfirmen leerer Gewerbeflächen» erwiesen, da sie für die optimale Umnutzung der Industriebrachen zentral sind und die Stadt so ihre Entwicklungsanliegen verfolgen kann (Schweizer 2018). Dadurch gelang beispielsweise die grossräumige Arealentwicklung 'Am Rietpark' oder der ehemaligen Waggonfabrik (Schweizer 2018).

Dank der erfolgreichen Ansiedlung von Unternehmen gelang es der Stadt Schlieren, ihre Steuererträge zu erhöhen und den Steuerfuss im Laufe der Jahre zu senken. Börsengänge und Patentverkäufe führten zu einmaligen Sondereffekten, die der Stadt hohe Zusatzerträge brachten. Doch die Volatilität bei den Steuereinnahmen erschwert die Kontinuität bei der Planung und Bewirtschaftung der kommunalen Finanzen. Es ist daher beabsichtigt, den Anteil der Steuerbeiträge juristischer Personen am gesamten Steueraufkommen langfristig zu stabilisieren (Schweizer 2018).

In Sachen Wohn- und Lebensqualität wurde die Planung aktiv vorangetrieben, um den negativen Auswirkungen der ungünstigen Bevölkerungsstruktur zu begegnen und das Image der Stadt zu verbessern. Stadtentwicklungskonzepte wurden erarbeitet, um Investoren klare Entwicklungsperspektiven aufzeigen zu können (Brühlmann-Jecklin 2018). Über die Bauzonenordnung können die Stadtbehörden direkt auf die zukünftige Entwicklung der Stadt Einfluss nehmen. Durch Planungszonen und einen Planungsstopp konnten so vereinzelte Bauprojekte verhindert werden, die nicht den Vorstellungen der Stadtbehörden entsprachen. Gestaltungspläne ermöglichten die parzellenübergreifende Realisation von identitätsstiftenden Elementen wie Parkanlagen oder verkehrsberuhigten Quartier-Verbindungswegen (Brühlmann-Jecklin 2018). Einen wichtigen Beitrag zu Schlierens Identität soll ausserdem der Ausbau des Stadtzentrums leisten (Brühlmann-Jecklin 2018):

«Bis anhin wurden wir als Ort wahrgenommen, 'durch welchen man durchfährt'. Nun sollen wir als Ort wahrgenommen werden, 'in welchen man hingeht'.»

Des Weiteren sind die Teilnahme an 'Project Urbain', verstärkte Integrationsbemühungen in Kindergärten und Schulen sowie städtische Initiativen (Schaffung einer Integrations-Fachstelle, Organisation von Stadtfesten) zu nennen, die auf eine bessere soziale Integration von in- und ausländischen Zuzügern abzielen, das öffentliche Gesellschaftsleben intensivieren und der Segregation entgegenwirken (Brühlmann-Jecklin 2018).

6.3.2 Spreitenbach

Spreitenbach möchte ein attraktiver Ort zum Arbeiten und Leben sein. Infolge der tiefen Pro-Kopf-Steuereinnahmen wird auf die Wohnförderung fokussiert, um zahlungskräf-

gere Zuzüger gewinnen zu können (Hager 2018; Schmid 2018). Hinsichtlich der Wirtschaftsentwicklung ist mit den Einkaufszentren und den Logistik-Anbietern zwar eine cluster-ähnliche Entwicklung zu beobachten (Schmid 2018). Dahinter steht aber keine kommunale Strategie. Die Wirtschaft hat sich aufgrund der wichtigsten Standortfaktoren in diese Richtung entwickelt (Hager 2018).

Für die Wirtschafts- und Standortförderung ist der Gemeindepräsident zuständig, der dafür ein beschränktes Arbeitspensum aufwenden kann. Für eine aktive Standortvermarktung fehlen zeitliche Ressourcen (Schmid 2018):

«Grosse Gemeinden und Städte haben eine eigene Standortförderung. Diese Aufgaben nehme ich in Personalunion [Wahrnehmung verschiedener Aufgaben durch die gleiche Person] wahr, wobei es mir bereits schwerfällt, alle Firmen von Spreitenbach jährlich zu besuchen. [...] In unserem Fall kann ich mich zwar um alle Anfragen kümmern, aber ich kann nicht aktiv Firmen anwerben.»

Des Weiteren nimmt der Gemeindepräsident an vielen wirtschaftsbezogenen Anlässen teil, um den Austausch mit den lokal ansässigen Firmen zu pflegen (Schmid 2018). Eine wichtige Institution für die Gemeinde ist der IDH, der Verband für Industrie, Dienstleistungen und Handel. Der Verein fördert die Vernetzung all seiner Mitglieder und bietet zudem eine Anlaufstelle zu den Gemeindebehörden (Schmid 2018). Zusätzlich unterstützt die Gemeinde die Projektschau Limmattal, in deren Rahmen sie einzelne für Spreitenbach relevante Projekte (etwa 'Zukunft Rangierbahnhof', siehe Kapitel 5.6.4) betreut und dabei auf regionale Aufmerksamkeit und Unterstützung hofft (Hager 2018).

Keinen Spielraum haben Aargauer Gemeinden in Bezug auf Steuererleichterungen für neu gegründete oder angesiedelte Unternehmen (Schmid 2018). Für juristische Personen gilt unabhängig der Gemeinde ein kantonal festgelegter einheitlicher Steuersatz. Ein Steuerwettbewerb unter Aargauer Gemeinden ist somit ausgeschlossen. Des Weiteren gibt es keine kantonalen oder kommunalen Subventionen zur Förderung von Jungunternehmen oder Firmenansiedlungen (Vertreter/in Aargau Services 2018):

«Im Aargau kennen wir das nicht. Im Zentrum unserer Überlegung stehen die wirtschaftliche Freiheit und das freie Unternehmertum. Politisch ist uns die grösstmögliche Entscheidungsfreiheit wichtig, da Fördermittel ja immer auch an Bedingungen geknüpft sind.»

Die wichtigste Möglichkeit zur Einflussnahme auf die wirtschaftliche Entwicklung besteht über die Zonenplanung und über Mobilitätskonzepte. Mittels der Bau- und Nutzungsordnung versuchen die Spreitenbacher Behörden durch Auflagen bei Baubewilligungen die

Art der wirtschaftlichen Nutzung zu steuern und unerwünschte Entwicklungen zu unterbinden (Schmid 2018). Die Gemeinde versucht daher das Wachstum in Bereichen mit geringer Wertschöpfung oder geringer Arbeitsplatzdichte zu begrenzen (Hager 2018):

«Wir haben auch noch Parzellen, die geeignet wären, weitere Logistikanlagen zu bauen. Als Gemeinde möchten wir dies aber eigentlich nicht. Pro Quadratmeter werden nur wenige Personen beschäftigt. Weiter ist es auch steuer- und verkehrstechnisch für die Gemeinde nicht lukrativ.»

Gelegentlich intervenieren auch Verbände oder der Kanton gegen kommunale Vorhaben. So ist gegenwärtig das Projekt 'Tivoli Garten' (siehe Kapitel 5.3) aufgrund von Befürchtungen über die Zunahme des Individualverkehrs durch eine Verbandsbeschwerde gestoppt worden. Weiter hat der Kanton 2012 im Falle eines Bauvorhabens eines Nutzfahrzeugunternehmens eine Planungszone erlassen und damit dessen Realisierung verunmöglicht. Der Kanton argumentierte, dass «die aktuelle Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Spreitenbach die angestrebte bauliche Entwicklung – hohe bauliche Dichte mit städtebaulich hochwertiger Gestaltung und Ausrichtung auf die Erschliessung mit der projektierten Limmattalbahn – nicht hinreichend gewährleiste» (Inderbitzin 2017). Die Gemeindebehörden waren zunächst über diesen kantonalen Eingriff erstaunt, begrüßten jedoch im Nachhinein den Entscheid, da eine «publikums- und arbeitsplatzintensivere» Entwicklung des Gebiets absehbar war (Schmid 2018). Da die Strasseninfrastruktur der Gemeinde als 'belastetes Strassennetz' klassifiziert wurde, kann die Gemeinde Mobilitätskonzepte von Unternehmen einfordern. Unternehmen, die das kommunale Strassennetz übermässig belasten, können so verpflichtet werden, einen finanziellen Beitrag zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zu leisten. Diese Restriktionen aus der Zonenplanung gelten in der Regel nur für Neubauprojekte. Bestehende Unternehmen dürfen ihre Anlagen «massvoll erweitern» (Hager 2018). Da die Gemeinde nur noch über wenig Bauland verfügt, sind die oben beschriebenen Einflussmöglichkeiten von begrenzter Bedeutung (Schmid 2018).

Mit der Raumentwicklungsstrategie 2030, die 2012 durch den Gemeinderat initiiert wurde, soll die Lebensqualität und die Attraktivität des Wohnorts Spreitenbach verbessert werden. Im Umfeld der zukünftigen Limmattalbahn-Haltestellen wurden wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte gesetzt, um ein auf die Ziele der Gemeinde abgestimmtes Wachstum durch «industrielle und/oder gewerbliche Nutzung» und «gute Verkehrsanbindung» zu erzielen (Schmid 2018). Des Weiteren soll die Zentrumsentwicklung vorangetrieben werden, indem das Einkaufszentrum besser in die dörflichen Strukturen eingebettet wird (Hager 2018). Das problembehaftete Langäcker-Quartier soll durch den Bau der

Limmattalbahn von einer Aufwertung der Siedlungsräume profitieren (Schmid 2018). Gemäss dem Bauverwalter geht es letztendlich darum, alle Quartiere weiterzuentwickeln und «eine Abwärtsspirale» zu vermeiden (Hager 2018). Dieses Ziel wurde durch die Teilnahme am Bundesprogramm 'Project Urbain' verfolgt. Man erhoffte sich Erkenntnisse zur «Quartierentwicklung und -erneuerung» zu gewinnen (Schmid 2018), insbesondere wie veraltete Bausubstanz erneuert und die Partizipation der Bevölkerung an entsprechenden Aufwertungsprozessen gefördert werden kann (Hager 2018). Schwierigkeiten bereiten der Gemeinde sogenannte 'Renditeliegenschaften', deren Eigentümer wiederkehrende Sanierungsarbeiten auslassen und ausschliesslich auf eine Renditemaximierung abzielen (Schmid 2018):

«Das Ziel besteht dann darin, möglichst viel Geld mit solchen älteren Wohnungen zu verdienen. Und dies hat einen wesentlichen Einfluss auf die gesellschaftliche Durchmischung.»

Die Gemeinde hat kaum Einflussmöglichkeiten, da sie eine Sanierung von Liegenschaften nicht erzwingen kann, solange keine baulichen Mängel vorliegen (Schmid 2018). Mögliche Lösungsansätze sieht die Gemeinde in der proaktiven Kommunikation und Lösungssuche mit Grundeigentümern sowie in der Aufwertung des Aussenraums, welches ein günstigeres Investitionsklima schafft (Hager 2018; Schmid 2018). Ein wichtiges Anliegen der Gemeinde ist, dass die Quartierentwicklung und -aufwertung in alten und neuen Quartieren gleichermassen voranschreitet, damit die Segregation und Binnenwanderung zwischen Quartieren begrenzt werden kann (Hager 2018):

«Es gilt also eine Balance zwischen Neu und Alt, sowie zwischen Wohnen und Arbeiten, zu finden. Dazu sind auch neue Steuerzahler notwendig. Es ist ein Dilemma, man kann es aber auch als Chance betrachten.»

Der Gemeinde stehen dazu aber nur begrenzt Ressourcen zur Verfügung. Somit sieht sie sich selbst in einem Spannungsfeld konkurrierender Interessen, sowohl das Arbeits- und Wohnumfeld angemessen zu fördern (Hager 2018).

6.3.3 Vergleich

Beim Vergleich lokaler Massnahmen, die Schlieren und Spreitenbach zur Förderung des Wirtschaftswachstums ergriffen haben, fällt Schlierens aktive Handlungsweise im Bereich der Wirtschafts- und Standortförderung auf. Daraus sind zahlreiche Initiativen – der Biotechnologie-Cluster, die Start-up- und Co-Working-Szene und die cluster-ähnliche Entwicklung im Automobilbereich – entstanden. Dieser Erfolg ist einerseits auf die gezielte Arealentwicklung zurückzuführen, welche Industriebranchen grossräumig und nach den Vorstel-

lungen der Stadt erneuern konnte. Andererseits war die Arbeit des Wirtschafts- und Standortförderers erfolgreich, da er verschiedenste Akteure vernetzen und für Ideen begeistern konnte. Seine Aktivitäten führten zu einem selbsttragenden Ökosystem, in dessen dynamischem Umfeld neue Ideen entstanden und Unternehmensgründungen oder -ansiedlungen aktiv gefördert wurden. Der Erfolg auf dem Arbeitsmarkt scheint also Anfang der 2000er Jahre aus der Not heraus mit zahlreichen Initiativen eingeleitet worden zu sein.

Im Gegensatz zu Schlieren verfügt Spreitenbach über keine kommunale Wirtschafts- und Standortförderung und erhält auch keine regionale oder kantonale Unterstützung. Stattdessen versucht die Gemeinde über die Bau- und Nutzungsordnung neue Ansiedlungsvorhaben zu steuern und unerwünschte Projekte zu verhindern. Auf diese Weise hat die Gemeinde jedoch keinen Einfluss auf die Auswahl möglicher Ansiedlungsvorhaben, sondern versucht lediglich Fehlentwicklungen zu vermeiden. Dies macht sich in den kommunalen Wirtschaftsstrukturen bemerkbar, da mit Ausnahme der Einkaufszentren keine grossen Ansiedlungsprojekte, Förderinitiativen oder eine gezielte Clusterbildung erkennbar sind. Gleichermassen ist infolge der fehlenden Arealentwicklung keine parzellenübergreifende Wirtschafts- oder Siedlungsentwicklung, wie etwa im Falle Schlierens mit 'Am Rietpark', ersichtlich. Wie Schlierens Beispiel aufzeigt, können sich die in die Wirtschafts- und Standortförderung investierten Ressourcen infolge steigender Steuerbeiträge juristischer Personen rasch auszahlen. Während Schlieren also auf klassische Förderinstrumente nach Kaufmann und Arnold (2017) setzte – so etwa Innovationsförderung, Imagepflege, Anwerbe- und Ansiedlungsmassnahmen sowie Koordinationsbestrebungen – verblieb Spreitenbach infolge begrenzter Ressourcen und fehlender regionaler Unterstützung nur eine passive Rolle hinsichtlich der Anwerbung neuer Unternehmen.

Sowohl Schlieren als auch Spreitenbach weisen komplexe Gesellschaftsstrukturen auf, die auf ihre früheren Arbeitsmärkte (Industrie für Schlieren, Einkaufszentren für Spreitenbach) und auf die teilweise ungünstigen Siedlungsentwicklungen in den 1960er und 1970er Jahren zurückzuführen sind. Diese ähnlichen Gesellschaftsstrukturen erklären, weshalb Schlieren und Spreitenbach an 'Project Urbain' teilnahmen. Beide Gemeinden respektive Städte sind bemüht, ihr Image und ihre Lebensqualität zu verbessern. Doch hat Schlieren bereits früher, als Folge der Notlage um die Jahrtausendwende, Ressourcen dafür bereitgestellt. Ein erstes Stadtentwicklungskonzept führte zu zahlreichen Aufwertungsmassnahmen und stiess den Ausbau des neuen Stadtzentrums an. Für eine professionelle Vorgehensweise spricht, dass die Fortschritte durch externe Partner evaluiert wurden und

die Erkenntnisse in ein weiteres Stadtentwicklungskonzept einfließen. Schlieren kann somit auf neue Gegebenheiten Rücksicht nehmen und die Transformation der Stadt weiter zügig vorantreiben. In Spreitenbach wird seit knapp 10 Jahren ein ähnliches Vorgehen verfolgt, es ist aber noch weniger weit fortgeschritten. Der hohe Siedlungsdruck aus Baden und Zürich sowie die bevorstehende Realisation der Limmattalbahn brachten wichtige Impulse für Investitionen und führten dazu, dass die Behörden die Erarbeitung einer Raumentwicklungsstrategie initiierten. Die Gemeinde strebt damit eine geordnete Entwicklung an und möchte auch frühere Fehler der Siedlungs- und Gesellschaftsstrukturen korrigieren. Die konkrete Umsetzung vieler Aufwertungsmassnahmen steht aber infolge begrenzter finanzieller Ressourcen noch aus. Zudem würde ein Scheitern der zweiten Bauetappe der Limmattalbahn die Gemeinde empfindlich treffen, da die Umsetzung zahlreicher Aufwertungsmassnahmen in Frage gestellt würde und die Gemeinde weiter von einer ihrer grössten Schwächen – der ungenügenden Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr – betroffen wäre.

Wenig Evidenz gibt es für die theoretischen Konzepte von 'Cittàslow' und die Bedeutung des lokalen Humankapitals für das Wirtschaftswachstum. Obwohl sich beispielsweise Schlieren durch die Stärkung seiner lokalen Akteure und sein selbstbestimmtes Wachstum auszeichnet, stehen soziale und ökologische Belange nicht im Vordergrund. Weiter kann die bisher tendenziell ungünstige Reputation beider Orte deren hohe Pendlerzahlen ansatzweise erklären. Unter diesen Umständen ist der Zusammenhang zwischen Humankapital und Wirtschaftswachstum kaum untersuchbar.

7 Fazit und Diskussion

In dieser Masterarbeit wurde die Fragestellung diskutiert, welche Faktoren die Arbeitsmarktentwicklung von kleinen und mittleren Schweizer Städten beeinflussen. Der Ausgangspunkt war eine quantitative Studie von Kaufmann und Wittwer (2017), in der die Arbeitsmarktentwicklung in sogenannten 'small and medium-sized towns' (SMST) anhand regionaler, lokaler und politischer Faktoren untersucht wurde. Die Studienergebnisse waren jedoch mit einer grossen statistischen Unsicherheit behaftet, weshalb weitere Wirkungszusammenhänge durch eine qualitative Untersuchung von Einzelfällen ergründet werden sollten. Die beiden Fallbeispiele Schlieren und Spreitenbach sind dafür geeignet, da sie im Untersuchungszeitraum von 1995 bis 2013 trotz ihrer Nachbarschaft ein unterschiedliches Arbeitsmarktwachstum verzeichneten. Im Vergleich zum Prognosemodell von Kaufmann und Wittwer (2017) konnte die Zürcher Stadt Schlieren mehr Arbeitsplätze schaffen als prognostiziert, während die Aargauer Gemeinde Spreitenbach ein unterdurchschnittliches Wachstum aufwies. Ziel dieser Arbeit war es, die Hintergründe dieser Entwicklung zu eruieren.

Zur Analyse des Sachverhalts wurden Presseartikel, Fallstudien und Forschungsberichte ausgewertet. Des Weiteren wurden Expertengespräche geführt, um zusätzliche Erkenntnisse zu erlangen und Kausalzusammenhänge überprüfen zu können. Die Interviews wurden mit ausgewählten Repräsentanten von Schlieren und Spreitenbach – insbesondere Behördenvertretern – durchgeführt.

Drei theoretische Perspektiven wurden in der qualitativen Untersuchung berücksichtigt: die Pfadabhängigkeit, regionale und lokale Faktoren. Das Konzept der Pfadabhängigkeit eignet sich, um die wirtschaftliche Entwicklung in gewissen Zeitabschnitten beschreiben zu können. Im Falle Schlierens konnte damit die industrielle Entwicklung bis Ende der 1980er Jahre ergründet werden. Zu diesem Zeitpunkt waren die wirtschaftlichen und sozialen Strukturen Schlierens durch den industriellen Charakter grosser Wirtschaftsaktoren geprägt. Schlieren war damals eine klassische Industriestadt mit einer markanten Arbeiterschicht. Erst in grosser Not, verursacht durch das Ende der Schlieremer Industrie und den Wegfall von Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen, war die Stadt gezwungen, zahlreiche Initiativen zu ergreifen und Reformen anzugehen. Diese aktive Handlungsweise erlaubte ihr den bisherigen industriellen 'Pfad' zu verlassen und einen Ausweg aus der 'Lock-In' Situation zu finden. Dabei setzten die teilweise vollzogenen Verwaltungsreformen wichtige Anreize, da sie die Basis für den zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg der Stadt bil-

deten. Eine direkte Folge war die Schaffung der Stelle des Wirtschafts- und Standortförderers. Diese trug dazu bei, die Cluster-Bildung in der Biotechnologie- und Automobilbranche zu fördern und eine Start-up-Szene zu etablieren. Damit wird deutlich, wie stark sich der Arbeitsmarkt Schlierens seit seiner industriellen Blütephase gewandelt hatte. Das Stadtentwicklungskonzept ermöglichte die grossflächige Entwicklung der ehemaligen Industriegebiete im Einklang mit den Interessen der Stadt. Mit der Fertigstellung der Limmattalbahn und dem Ausbau des Stadtzentrums dürfte es der Stadt gelingen, ihre neue Reputation als attraktiver Standort für zukünftige Unternehmensansiedlungen zu festigen. Die Stadt hat somit gute Voraussetzungen, dass sie ihren Anteil an innovativen und wertschöpfungsintensiven Unternehmen weiter ausbauen kann. Für den erfolgreichen Strukturwandel waren also lokale Faktoren von Bedeutung, da der wirtschaftliche Aufstieg in weiten Teilen auf die ergriffenen Massnahmen der Stadtbehörden zurückzuführen ist. Als wichtige Voraussetzung für das Wirtschaftswachstum sind ausserdem regionale Faktoren, insbesondere 'Borrowed Size'- und 'Knowledge Spillover'-Effekte, zu berücksichtigen. Dank der guten Verkehrsanbindungen ist die Stadt Schlieren betreffend Erreichbarkeit und Distanzen zum Zürcher Stadtzentrum und deren Hochschulen den anderen Zürcher Stadtquartieren gleichgestellt. Ferner kann die Stadt Schlieren vom Know-how der Zürcher Hochschulen und Forschungseinrichtungen profitieren. Kaum Impulse für den Arbeitsmarkt ergeben sich aber aus der direkten Kooperation mit umliegenden Städten.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung Spreitenbachs ist von Pfadabhängigkeiten geprägt. Der wirtschaftliche Aufstieg in den 1960er Jahren ist auf die Verfügbarkeit grosser Landflächen an zentraler Lage zurückzuführen. Als drastischer Eingriff erwies sich in den späten 1960er Jahren der Bau des Rangierbahnhofs, welcher zu grossen Landverlusten führte und das Entwicklungspotenzial der Gemeinde stark einschränkte. Zur gleichen Zeit setzte in der Gemeinde ein bis dahin nicht gekannter Bauboom ein. Mit dem Bau des ersten Einkaufszentrums der Schweiz und einer durch verdichtete Bauweise geprägten Siedlungsentwicklung sollten die Grundpfeiler für ein neues regionales Zentrum im Limmattal gelegt werden. Doch als Folge der Ölkrise scheiterten diese urbanen Visionen, weshalb das Stadtzentrum Spreitenbachs nie realisiert wurde. Stattdessen wurde ein weiteres Einkaufszentrum eröffnet und mit der Fertigstellung des Autobahnanschlusses siedelten sich logistiknahe Unternehmen an. Diese Strukturen aus den 1960er und 1970er Jahren prägen die Gemeinde bis heute.

Entgegen den Vorstellungen der Gemeinde resultierten aus dem raschen Bevölkerungswachstum keine wirtschaftlichen Vorteile. Von Beginn an gestaltete sich die Integration der Zuzüger in die bestehenden Dorfstrukturen schwierig. Der preiswerte Wohnraum in

der Gemeinde zog vermehrt bildungsferne Gesellschaftsschichten an, mit welchen sich die Sozialstruktur und Finanzlage der Gemeinde fortlaufend verschlechterten. Zwar verstärkten die Behörden ihr Engagement, um soziale Brennpunkte zu entschärfen. Auch trug die Anwendung strengerer Bauvorschriften in Neubauvierteln dazu bei, über hochwertigen Wohnraum den problembehafteten Gesellschaftstendenzen entgegenzuwirken. Doch gerade im betroffenen Langäcker-Quartier waren die Aufwertungsbemühungen nicht von Erfolg gekrönt. Das Renditestreben von Immobilienbesitzern und komplizierte Stockwerkeigentumsverhältnisse erschwerten nach wie vor die Lösungsfindung. Das Erscheinungsbild des Quartiers belastet noch immer den Ruf der Gemeinde. Vor knapp 10 Jahren hat Spreitenbach ein Raumentwicklungskonzept erstellen lassen, um die Gemeindeentwicklung mit planerischen Instrumenten zu steuern. Mit grösseren Aufwertungsmassnahmen (Boulevard, Stadtpark, et cetera) soll die Quartiererneuerung endgültig gelingen und die Lebensqualität erhöht werden. Weit weniger Engagement zeigte die Gemeinde im Hinblick auf die Entwicklung ihres Arbeitsmarktes. Die Gemeinde verzichtete auf wichtige wirtschaftliche Förderinstrumente, mit welchen sich die in den 1960er und 1970er Jahren geschaffenen Wirtschaftsstrukturen hätten verändern lassen. So nimmt im Vergleich zu Schlieren die Wirtschafts- und Standortförderung sowie die Arealentwicklung nur eine untergeordnete Rolle ein, da die Gemeinde hierfür lediglich sehr begrenzte Mittel aufwendet. Der Arbeitsmarkt Spreitenbachs wird noch heute durch den Einzelhandel und die Logistik dominiert. Anhand des Fallbeispiels Spreitenbach kann somit aufgezeigt werden, wie Entscheidungen, die vor 50 Jahren getroffen wurden, 'Pfade' vorgeben, aufgrund derer die wirtschaftlichen Erfolgsaussichten der Gemeinde noch heute gemindert sind. Regionale Faktoren sind insgesamt von geringerer Bedeutung. Abgesehen von der guten Anbindung an das Strassennetz und dem dicht besiedelten Einzugsgebiet, ergeben sie für die Gemeinde keine weiteren wirtschaftlichen Vorteile. Die Gemeinde kann im Gegensatz zu ihren Zürcher Nachbarstädten nur begrenzt von 'Borrowed Size'-Effekten profitieren. Sie wird als zu weit von der Stadt Zürich entfernt wahrgenommen und büsst so an Attraktivität als Arbeits- und Wohnort ein. Wenig hilfreich ist die Lage im Kanton Aargau, die eine überkantonale Kooperation erschwert. Da die lokale Wirtschaft auch nicht von einem regionalen Wissens- oder Technologietransfer profitieren kann, sind die weiteren regionalen Theorieansätze – Polyzentralität, 'Spillover'- und Netzwerkeffekte – somit für Spreitenbach wenig relevant.

Wie diese Fallanalysen zeigen, schafft das Konzept der Pfadabhängigkeit einen Mehrwert, da es die wirtschaftliche Entwicklung von Gemeinden und Städten in gewissen Zeiträumen

erklären kann. Seine Stärke liegt darin, auf gemeinde- oder stadtsspezifische Eigenheiten Rücksicht zu nehmen, die sich in einem statistischen Modell kaum abbilden lassen. Schlierens Fallbeispiel belegt zudem, dass mithilfe lokaler Fördermassnahmen Pfadabhängigkeiten 'durchbrochen' werden können. So zahlte sich Schlierens aktive Vorgehensweise im Bereich der Wirtschafts- und Standortentwicklung in einem aussergewöhnlichen Wirtschaftswachstum aus. Trotz – oder dank – des Strukturwandels befindet sich Schlierens Wirtschaft heute in einer vielversprechenden Position. Der Vollständigkeit halber ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass Entwicklungspfade von Zufällen begleitet sein können. So wäre der wirtschaftliche Erfolg Schlierens sicherlich anders ausgefallen, wenn die ETH Zürich in den 1990er Jahren nicht nach Räumlichkeiten in den Agglomerationsgemeinden gesucht hätte. Genauso hätte die wirtschaftliche Entwicklung Spreitenbachs einen anderen Verlauf genommen, wenn die städtebaulichen Visionen in den 1970er Jahren vollständig umgesetzt worden wären.

Weniger Relevanz kommt den regionalen Faktoren zu. 'Borrowed Size'- und 'Knowledge Spillover'-Effekte waren nur in unmittelbarer Nähe zur Stadt Zürich zu beobachten. So kann Schlieren gewiss von der Infrastruktur, dem Angebot an Fachkräften und der wirtschaftlichen Ausstrahlung der Stadt Zürich profitieren. Doch bereits in Spreitenbach spielten diese Faktoren keine relevante Rolle mehr. Der begrenzte Stellenwert regionaler Faktoren ist dabei auch auf die Gemeindeautonomie zurückzuführen. So kommen dem Konzept der Polyzentralität und den Netzwerktheorien für die untersuchten Fälle wenig Bedeutung zu, da es für benachbarte Städte aufgrund der Wettbewerbssituation schwierig ist, Aufgaben in Kooperation wahrzunehmen. Stattdessen sind sie gezwungen, primär eigene Interessen zu verfolgen. Übergeordnete regionale, kantonale oder nationale Wirtschaftsstrategien können meist nur über den Verordnungsweg durchgesetzt werden (beispielsweise über eine Planungszone, siehe Kapitel 6.3.2). Es ist daher nachvollziehbar, dass die beiden Kantone Aargau und Zürich im gemeinsamen Agglomerationsprogramm Limmattal keine wirtschaftspolitischen Programme initiieren, sondern nur Handlungsfelder in den Bereichen Umwelt, Siedlungsentwicklung und Verkehr berücksichtigen (Kanton Zürich und Kanton Aargau 2016). Dieser Argumentation folgend ist auch die Wirksamkeit einer regionalen oder kantonalen Wirtschafts- und Standortförderung hinsichtlich von Ansiedlungsvorhaben in Frage gestellt. Eine Zusammenarbeit ist nur in einzelnen Bereichen gemeindeübergeordneter Interessen zu erwarten. So etwa bei der Imagepflege und Fördermassnahmen zur regionalen Vernetzung lokaler wirtschaftlicher und politischer

Akteure, wie dies bereits durch die regionale Standortförderung Limmatstadt AG wahrgenommen wird. Dies zeigt, dass lokale Faktoren und somit der lokale Handlungsspielraum für die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt oder Gemeinde von großer Bedeutung sind. Zudem stellt der lokale Handlungsspielraum eine wichtige Möglichkeit dar, Nachteile, die sich aus regionalen Umständen ergeben, wettzumachen. Zweifellos werden sich langfristig auch die Bemühungen Schlierens und Spreitenbachs zur Verbesserung der Lebensqualität – etwa Schulförderungs-, Integrations- und Quartieraufwertungsmassnahmen – auszahlen, da sie damit Einfluss auf die Gesellschafts- und Siedlungsentwicklung nehmen können.

Für zukünftige quantitative Studien zur Untersuchung des Arbeitsmarktwachstums lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten: Die räumlichen Distanzen zu anderen Wirtschaftszentren sind eine wichtige Untersuchungsgrösse für die wirtschaftliche Aktivität einer Gemeinde. Das wurde besonders am Fall Schlieren und in begrenzter Weise auch am Fall Spreitenbach ersichtlich. Es ist davon auszugehen, dass der Effekt mit zunehmender Distanz rasch abnimmt. Die ungünstige Lage des Bahnhofs Spreitenbach zeigt, dass die Reisedauer zwischen Bahnhöfen nicht immer als Indikator geeignet ist, um Distanzen zwischen wirtschaftlichen Zentren zu messen. Räumliche Distanzen könnten zudem in Abhängigkeit anderer Variablen eine Rolle spielen – beispielsweise in Interaktion mit der Reputation der Gemeinde oder ihrem Steuerfuss. Weiter wäre es aufschlussreich zu prüfen, ob die Tätigkeiten einer kommunalen Wirtschafts- und Standortförderung zu einem höheren Wirtschaftswachstum beitragen. Im Hinblick auf den erfolgreichen Strukturwandel Schlierens könnte der Einfluss von Veränderungen in der Branchenstruktur wichtige Hinweise auf das Wirtschaftswachstum von Städten liefern. Wie die beiden Fallbeispiele zeigen, dürften unterschiedliche Wachstumsraten einer wertschöpfungsintensiven Biotechnologiebranche (Schlieren) im Vergleich zum vom Internet zunehmend bedrohten Einzelhandel (Spreitenbach) (Brühwiler 2015) zu erwarten sein. In Bezug zu kleinen und mittleren Städten lohnt es sich zu ergründen, ob die Finanzkraft einer Stadt und damit ihr Handlungsspielraum von der Bevölkerungsgrösse abhängt. Die bevölkerungsreichere Stadt Schlieren zeichnet sich durch eine Vielzahl an initiierten Projekten aus, was sich wahrscheinlich auch durch das grössere kommunale Budget erklären lässt. Folglich wäre zu untersuchen, ob bestimmte Aktivitäten eine 'kritische (Bevölkerungs-) Grösse' respektive Finanzkraft voraussetzen. Aus kommunalpolitischer Perspektive drängt sich weiter die Frage auf, ob Städte mit einem Stadtparlament gegenüber solchen mit einer Bürgerversammlung innovativer und reformfreudiger sind und damit zum Wirtschaftswachstum beitragen. In Spreitenbach wurden wichtige Gemeindeanliegen wie die Weiterführung von 'Project

Urbain' (siehe Kapitel 5.6.2) oder die Realisierung eines Ortsbusses (siehe Kapitel 5.7) durch die Gemeindeversammlung verhindert. Es machte den Anschein, dass sich Partikularinteressen an tendenziell schlecht besuchten Gemeindeversammlungen besser organisieren und so gegenüber den Gemeindebehörden durchsetzen konnten. An dieser Stelle sei auf Ladner (2016: 85–88) verwiesen, der weiterführende Überlegungen zur Performanz von Gemeindeversammlungen und -parlamenten angestellt hat. Schliesslich kann anhand des Fallbeispiels Spreitenbach darauf hingewiesen werden, dass der Vergleich von Steuerfüssen manchmal nur bedingt aussagekräftig ist, wenn es innerhalb eines Kantons (zum Beispiel Aargau) keinen Steuerwettbewerb zwischen den Gemeinden gibt (siehe Kapitel 6.3.2).

Diese Masterarbeit zeichnet sich durch die Analyse zweier äusserst vielseitiger Fallbeispiele aus. Die Experteninterviews stellten ein wertvolles Instrument dar, um zusätzliche Erkenntnisse zu gewinnen und zahlreiche Zusammenhänge prüfen zu können. Hinsichtlich der Auswahl der Fallbeispiele ist zu unterstreichen, dass die Stadt Schlieren mit ihrer aussergewöhnlichen Wirtschaftsentwicklung und ihren besonderen Anstrengungen in der Wirtschafts- und Standortförderung als besondere Ausnahmeerscheinung eingeordnet werden kann. Es wäre deshalb ein Fehlschluss, die Entwicklung Spreitenbachs als negativ einzustufen. Vielmehr sollte Spreitenbach ein typisches Beispiel für eine durchschnittliche Schweizer Gemeinde darstellen, die selbst keine aktive Wirtschafts- oder Standortförderungs politik betreibt. Das Thema Arbeitsmarktwachstum ist anspruchsvoll, was sich in den unterschiedlichsten Forschungsansätzen (ökonomisch, wirtschaftsgeographisch, politisch et cetera) zeigt. Die explorative Vorgehensweise ermöglichte, unbekannte Sachverhalte zu entdecken und neue Beobachtungsperspektiven einzunehmen. Zugleich erschwerte sie aber die Zuordnung der Erkenntnisse zu den ausgewählten Theorieansätzen. Da die Einzelfallanalysen sehr 'Zürich-zentriert' sind, ist eine Generalisierung der Ergebnisse nur beschränkt möglich. Gerade im schweizerischen Kontext ist aber das Verständnis der Arbeitsmarktentwicklung kleiner und mittlerer Städte essentiell, um die nationale Wirtschaftsentwicklung verstehen zu können. Der hohe Stellenwert der Gemeindeautonomie zeigt, dass Gemeinden für ihr wirtschaftliches und gesellschaftliches Wohlergehen selbst verantwortlich sind. Im Zusammenhang mit der Tatsache, dass mehr als die Hälfte der Schweizer Bevölkerung in kleinen und mittleren Städten lebt, wird deutlich, dass sich die Forschung nicht ausschliesslich auf grosse Zentren beschränken darf. Schliesslich zeigt diese Arbeit auf, dass jede Gemeinde oder Stadt eine für sich 'individuelle' Geschichte zu erzählen hat. Einen grossen Mehrwert bietet daher die 'Nested Analysis', da sie einen Erkenntnisgewinn aus der Kombination quantitativer und qualitativer Analysemethoden erzielt.

Diese Arbeit soll mit folgenden Einsichten schliessen: Schlieren hat den Strukturwandel dank seiner aktiven Herangehensweise erfolgreich bewältigt. Durch die Umsetzung weitreichender Massnahmen aus dem Arbeits- und Wohnumfeld konnte die Stadt ihre Attraktivität für Firmen und ihre Bevölkerung steigern. Die Stadt überzeugt heute mit einem breit diversifizierten Arbeitsmarkt, der auf innovative und wertschöpfungsintensive Arbeitsfelder ausgerichtet ist. Angesichts des stetigen Fortschritts bei der Erhöhung der Lebensqualität ist Schlieren der Status einer 'Wohlfühlstadt' kaum zu verwehren. Spreitenbachs positive Entwicklung ist dagegen weniger weit fortgeschritten. Grosse bevorstehende Aufwertungs- und Siedlungsprojekte bilden eine Möglichkeit, um frühere Fehler in der Siedlungs- und Stadtentwicklung zu korrigieren. Mangels aktiver Massnahmen im Bereich der Wirtschaftsförderung scheint die Gemeinde aber in Bezug auf den Arbeitsmarkt noch in früheren Wirtschaftsstrukturen zu verharren. Doch gerade diese Arbeit zeigt, dass sich durch Fördermassnahmen und eine gezielte Arealentwicklung neue wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven eröffnen. Wenn die Gemeinde zusätzlich zu ihren bestehenden Qualitäten als Wohngemeinde ihr wirtschaftliches Potenzial aktiver ausschöpft, wird sie nicht nur bei Bewohnern, sondern auch bei Unternehmern das eine oder andere 'Herz' für sich gewinnen können.

Quellenverzeichnis

Expertengespräche

Brühlmann-Jecklin, Toni. 2018. *Interview Stadtpräsident Schlieren*.

Durchgeführt am 18. Mai 2018.

Hager, Oliver. 2018. *Interview Bauverwalter Spreitenbach*.

Durchgeführt am 27. April 2018.

Ritz, Jasmina. 2018. *Interview Geschäftsleiterin Limmatstadt AG*.

Durchgeführt am 26. April 2018.

Schmid, Valentin. 2018. *Interview Gemeindepräsident Spreitenbach*.

Durchgeführt am 19. April 2018.

Schweizer, Albert. 2018. *Interview Bereichsleiter Liegenschaften, Wirtschafts- und Standortförderer Schlieren*.

Durchgeführt am 18. Mai 2018.

Vertreter/in Aargau Services. 2018. *Interview Vertreter/in Aargau Services*.

Durchgeführt am 26. April 2018.

Vertreter/in BadenRegio. 2018. *Interview Vertreter/in BadenRegio*.

Durchgeführt am 3. Mai 2018.

Wirtschaftsvertreter/in Schlieren. 2018. *Interview Wirtschaftsvertreter/in Schlieren*.

Durchgeführt am 18. Mai 2018.

Literatur

Aargau Services, Standortförderung. 2018. *Baden Regio - Kanton Aargau*. Webseite.

https://www.ag.ch/de/dvi/wirtschaft_arbeit/aargau_services/regionen/baden_regio/baden_regio_1.jsp (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).

Aargauer Zeitung. 2002. Inkubator kommt doch. In *Aargauer Zeitung* vom 30. Oktober 2002.

Aargauer Zeitung. 2006. Neue Ära im Visier. In *Aargauer Zeitung* vom 3. August 2006.

Aargauer Zeitung. 2007. Ein Defizit eingefahren. In *Aargauer Zeitung* vom 30. März 2007.

Aargauer Zeitung. 2008a. Defizit grösser als erwartet. In *Aargauer Zeitung* vom 28. März 2008.

Aargauer Zeitung. 2008b. Wir sind operativ gut aufgestellt. In *Aargauer Zeitung* vom 27. Mai 2008.

- Aargauer Zeitung. 2008c. Die Geschichte der Firma Geistlich. In *Aargauer Zeitung* vom 23. Oktober 2008.
- Aargauer Zeitung. 2009. Neuer Stadtteil. In *Aargauer Zeitung* vom 28. August 2009.
- Aargauer Zeitung. 2011. Agglo-park: "Ziel ist Aufwertung". In *Aargauer Zeitung* vom 17. November 2011.
- Aargauer Zeitung. 2016a. Zürich ist interessiert an Fusionen. In *Aargauer Zeitung* vom 19. Februar 2016.
- Aargauer Zeitung. 2016b. Einen Arbeitsplatz gibt es ab 350 Franken pro Monat. In *Aargauer Zeitung* vom 30. April 2016.
- Aargauer Zeitung. 2016c. Schlieren: Life-Science wächst am schnellsten. In: *Aargauer Zeitung* vom 22. Juli 2016.
- Aargauer Zeitung. 2016d. Hochhaus-Boom: So mausert sich Spreitenbach zu einem kleinen Manhattan. In *Aargauer Zeitung* vom 17. Oktober 2016.
<https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/hochhaus-boom-so-mausert-sich-spreitenbach-zu-einem-kleinen-manhattan-130627304>
(zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Aargauer Zeitung. 2017. Asia Desk: «An unsere Events kommen bis zu 18 Botschafter». In *Aargauer Zeitung* vom 31. März 2017.
- Aargauer Zeitung. 2018. Schlieren: Leerstand bei Wohnungen hat abgenommen. In *Aargauer Zeitung* vom 10. Januar 2018.
- Alonso, William. 1973. Urban zero population growth. *Daedalus*: 191–206.
- Arnet, Helene. 2001a. Schöner wohnen in Spreitenbach. In *Tages-Anzeiger* vom 9. Januar 2001.
- Arnet, Helene. 2001b. Schlieren im Wohnbau aktiv. In *Tages-Anzeiger* vom 27. April 2001.
- Arnet, Helene. 2001c. Schritt zu neuer Führung. In *Tages-Anzeiger* vom 25. September 2001.
- Arnet, Helene. 2003. Leben im «Abfallkübel» des Kantons. In *Tages Anzeiger* vom 10. Oktober 2003.
- Arnet, Helene. 2006. Spreitenbach wird salonfähig. In *Tages-Anzeiger* vom 26. Mai 2006.
- Arnet, Helene. 2007. Limmattal fördert sich gemeinsam. In *Tages-Anzeiger* vom 26. Oktober 2007.

- Arnet, Helene. 2009a. Schlieren mit sehr gutem Abschluss. In *Tages-Anzeiger* vom 14. März 2009.
- Arnet, Helene. 2009b. Krise trifft Schlieren wuchtig. In *Tages-Anzeiger* vom 23. Oktober 2009.
- Arnet, Helene. 2012. Trotz Bauboom herrscht in Schlieren Wohnungsnot. In *Tages-Anzeiger* vom 29. September 2012.
- Bachmann, Hans, Walter Bösch, Ursula Fortuna und Peter Ringger. 1975. *11. Jahrheft von Schlieren - Aus den Anfängen der Schlieremer Industrie*. Schlieren: Vereinigung für Heimatkunde Schlieren.
- Baden Regio. 2018a. *Verband Baden Regio*. Webseite. <https://www.baden-regio.ch/ger/Verband-Baden-Regio> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Baden Regio. 2018b. *Jahresbericht 2017*. Fislisbach: Baden Regio.
- Basile, Roberto, Roberta Capello und Andrea Caragliu. 2012. Technological interdependence and regional growth in Europe: Proximity and synergy in knowledge spillovers: Proximity and synergy in knowledge spillovers. *Papers in Regional Science* 91(4): 697–722.
- Bentz, Dominic. 2008. Wirtschaftlicher Strukturwandel im Bild. *Umweltpraxis* 54: 33–34.
- Bertschi, Lukas. 2007. Konzept ist umstritten. In *Aargauer Zeitung* vom 5. November 2007.
- Bio-Technopark. 2018. *Geschichte des Bio-Technoparks*. Webseite. <https://www.bio-technopark.ch/bio-technopark/geschichte-des-parks/> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Bishop, Andrew und Sun Sheng Han. 2013. *Growth of the Creative Economy in Small Regional Cities: A Case Study of Bendigo*. Melbourne: State of Australian Cities Conference.
- Bortz, Jürgen und Nicola Döring. 2006. *Forschungsmethoden und Evaluation: für Human- und Sozialwissenschaftler*. Heidelberg: Springer-Medizin-Verlag.
- Brauchli, Roman. 2017. Schlieren im Aufbruch. *ZHKMU* 1: 8–11.
- Brivio, Santosh. 2008. Gute Ausgangsposition dank Pendlern. In *Aargauer Zeitung* vom 29. August 2008.

- Brühwiler, Peter. 2015. Umsatzrückgang: Der Onlinehandel bedrängt das Shoppi Tivoli. In *Aargauer Zeitung* vom 16. Februar 2015.
<https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/umsatzrueckgang-der-onlinehandel-bedraengt-das-shoppi-tivoli-128844955>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Brüngger, Urs und Wolfgang Letsche. 2014. *Stadt Schlieren - Beurteilung Räumliche Entwicklung 2005 - 2013*. Zürich: Planpartner AG.
- Brüschweiler, Roman W., Anton Kottmann und Andreas Steigmeier. 2000. *Spreitenbach*. Spreitenbach: Ortsbürgergemeinde Spreitenbach.
- Building Technology Park. 2018. *Über uns*. Webseite.
<http://www.btpz.ch/index.php/de/btpz/ueber-uns>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Bundesamt für Statistik. 1983. *Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1983*. Basel: Birkhäuser Verlag.
- Bundesamt für Statistik. 2011. *Betriebszählung. 1995-2008*. Webseite.
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/dienstleistungen/geostat/geodaten-bundesstatistik/arbeitsstaetten-beschaeftigung/eidg-betriebszaehlung-1995-2008.html> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Bundesamt für Statistik. 2017a. Regionalporträts 2017: Gemeinden - Kennzahlen. Webseite.
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/regionalstatistik/regionale-portraets-kennzahlen/gemeinden.assetdetail.2422865.html>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Bundesamt für Statistik. 2017b. *Statistik der Unternehmensstruktur 2011-2015*. Webseite.
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/dienstleistungen/geostat/geodaten-bundesstatistik/arbeitsstaetten-beschaeftigung/statistik-unternehmensstruktur-statent-ab-2011.html> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Bundesamt für Statistik. 2018. *STAT-TAB Datenbank*. Webseite.
<https://www.pxweb.bfs.admin.ch/pxweb/de/>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Burger, Martijn J., Evert J. Meijers, Marloes M. Hoogerbrugge und Jaume Masip Tresserra. 2015. Borrowed Size, Agglomeration Shadows and Cultural Amenities in North-West Europe. *European Planning Studies* 23(6): 1090–1109.

- Capello, Roberta. 2000. The city network paradigm: Measuring urban network externalities. *Urban Studies* 37(11): 1925–1945.
- Credit Suisse und Gemeinde Spreitenbach. 2016. *Medienmitteilung: Urbane Mitte mit viel Grün für Spreitenbach*. Zürich: Credit Suisse Real Estates.
- Dijkstra, Lewis, Enrique Garcilazo und Philip McCann. 2013. The Economic Performance of European Cities and City Regions: Myths and Realities. *European Planning Studies* 21(3): 334–354.
- Egger, David. 2018a. Limmattstadt AG und Standortförderung Limmattal planen Zusammenschluss per 2019. In *Limmattaler Zeitung* vom 15. März 2018.
<https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/limmatstadt-ag-und-standortfoerderung-limmattal-planen-zusammenschluss-per-2019-132317838> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Egger, David. 2018b. Volk soll mitbestimmen: Komitee «Gateway: so nicht!» stellt neue Forderung zum Rangierbahnhof. In *Limmattaler Zeitung* vom 27. März 2018.
<https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/volk-soll-mitbestimmen-komitee-gateway-so-nicht-stellt-neue-forderung-zum-rangierbahnhof-132368160> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Egger, David. 2018c. Gemeinderat Peter Metzinger (FDP) stellt kritische Fragen zur Limmattstadt AG. In *Aargauer Zeitung* vom 7. Juli 2018.
<https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/gemeinderat-peter-metzinger-fdp-stellt-kritische-fragen-zur-limmatstadt-ag-132782196> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Egloff, Sibylle und Dieter Minder. 2015. Einmal Ja und einmal Nein heisst einfach Nein. In *Aargauer Zeitung* vom 3. Dezember 2015.
- Erickcek, George A. und Hannah McKinney. 2006. “Small Cities Blues:” Looking for Growth Factors in Small and Medium-Sized Cities. *Economic Development Quarterly* 20(3): 232–258.
- Erni, P. M. P. Hürlimann, Th. Schatzmann und U. Wienke. 1974. *Zentrumsplanung im Limmattal*. Zürich: Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung, ETH Zürich.
- Fausch, Gustav. 1954. *Neujahrsblatt von Schlieren 1954*. Schlieren: Vereinigung für Heimatkunde Schlieren.

- Feldges, Dominik. 2014. Schweizer Biotech-Cluster lebt. In *Finanz und Wirtschaft* vom 24. September 2014.
- Fischer, Marc. 2017. Sisslerfeld: Wer übernimmt die Vermarktung? In *Aargauer Zeitung* vom 25. August 2017. <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/fricktal/sisslerfeld-wer-uebernimmt-die-vermarktung-131644422> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Florida, Richard. 2002. The rise of the creative class. *Washington Monthly* (5): 15–25.
- Fortuna, Ursula. 2012. Schlieren. In *Historisches Lexikon der Schweiz*. Webseite. <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D165.php> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Frei, Caroline. 2014. Shoppi-Umbau: mehr Sonnenlicht und 20 neue Geschäfte. In *Aargauer Zeitung* vom 15. Oktober 2014. <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/shoppi-umbau-mehr-sonnenlicht-und-20-neue-geschaefte-128457886> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Freiermuth, Andrea. 2017. Spreitenbach, mon amour. In *Migros-Magazin* vom 3. November 2017.
- Frey, René L. 1996. *Stadt: Lebens- und Wirtschaftsraum: eine ökonomische Analyse*. Zürich: vdf Hochschulverlag AG.
- Fuchs, Mario. 2018. Langjähriger Kriminalist über Familiendrama: «So etwas habe ich noch nie erlebt». In *Aargauer Zeitung* vom 19. Februar 2018. <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/langjaehriger-kriminalist-ueber-familiendrama-so-etwas-habe-ich-noch-nie-erlebt-132223645> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Galbiati, Sabina. 2016a. Mega-Projekt: Diese Hochhäuser sollen selbst die Shoppi-Nachbarn überragen. In *Aargauer Zeitung* vom 29. September 2016. <https://www.aargauerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/mega-projekt-diese-hochhaeuser-sollen-selbst-die-shoppi-nachbarn-ueberragen-130607357> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Galbiati, Sabina. 2016b. Hochhaus-Boom in Spreitenbach: «Ich musste mich überzeugen lassen». In *Aargauer Zeitung* vom 17. Oktober 2016. <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/hochhaus-boom-in-spreitenbach-ich-musste-mich-ueberzeugen-lassen-130642795> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).

- Galbiati, Sabina. 2017a. Spreitenbach verliert Globus-Zentrale. In *Aargauer Zeitung* vom 5. Oktober 2017.
- Galbiati, Sabina. 2017b. Steuerfuss soll um drei Prozentpunkte steigen. In *Aargauer Zeitung* vom 9. November 2017.
<https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/steuerfuss-soll-um-drei-prozentpunkte-steigen-131886960>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Galbiati, Sabina. 2018a. Rangierbahnhof unter Druck: Statt Gleisen 17'000 Arbeitsplätze und Wohnungen für 15'000 Einwohner? In *Aargauer Zeitung* vom 27. März 2018.
<https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/rangierbahnhof-unter-druck-statt-gleisen-17000-arbeitsplaetze-und-wohnungen-fuer-15000-einwohner-132367277> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Galbiati, Sabina. 2018b. Neue Beschwerde: Bau des «Tivoli Gartens» verzögert sich erneut. In *Aargauer Zeitung* vom 12. April 2018.
<https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/neue-beschwerde-bau-des-tivoli-gartens-verzoegert-sich-erneut-132426018> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Galbiati, Sabina. 2018c. Von aussen Getto, von innen Heimat: Einwohner erzählen vom Leben im Hochhausviertel. In *Aargauer Zeitung* vom 24. April 2018.
<https://www.aargauerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/von-aussen-getto-von-innen-heimat-einwohner-erzaehlen-vom-leben-im-hochhausviertel-132475119> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Gehri, Philip. 2004. Spreitenbach hat die Nase vorn. In *Aargauer Zeitung* vom 3. Juli 2004.
- Geiger, Esther. 1995. Kein Grund zu Übermut im Limmattal. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 7. Juli 1995.
- Geiger, Esther. 1996a. Beruhigendes Budget in Schlieren. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 9. November 1996.
- Geiger, Esther. 1996b. Rot gefärbte Budgets im Limmattal. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 19. November 1996.
- Geiger, Esther. 1997a. Aufatmen in Schlieren, Sorgen in Dietikon. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 5. April 1997.
- Geiger, Esther. 1997b. Ein Prozent weniger Steuern in Schlieren. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 25. Oktober 1997.

- Geiger, Esther. 1998a. Rechnung in Schlieren besser als erwartet. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 14. April 1998.
- Geiger, Esther. 1998b. Striktes Sparbudget. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 3. November 1998.
- Geiger, Esther. 1999a. Steuereinbussen. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 6. April 1999.
- Geiger, Esther. 1999b. Das andere Spreitenbach. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 23. August 1999.
- Geiger, Esther. 1999c. Unerfreulicher Finanzplan in Schlieren. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 22. November 1999.
- Geiger, Esther. 2000a. Bewegung in Schlieren. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 16. März 2000.
- Geiger, Esther. 2000b. Schwindender Mittelstand in Schlieren. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 25. März 2000.
- Geiger, Esther. 2000c. Wertschöpfungsstrategien im Limmattal. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 24. August 2000.
- Geiger, Esther. 2000d. Schlieren könnte es besser gehen. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 12. Oktober 2000.
- Geiger, Esther. 2000e. Pläne für einen Life-Science-Park. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 13. Dezember 2000.
- Gemeinde Spreitenbach. 2004. *Einwohnergemeindeversammlung 2004 – Protokoll*. Spreitenbach: Gemeindeverwaltung Spreitenbach.
- Gemeinde Spreitenbach. 2007. *Einwohnergemeindeversammlung 2007 – Protokoll*. Spreitenbach: Gemeindeverwaltung Spreitenbach.
- Gemeinde Spreitenbach. 2015. *Schlussbericht Project Urbain*. Spreitenbach: Gemeindeverwaltung Spreitenbach.
- Gemeinde Spreitenbach. 2018a. *Bevölkerung*. Webseite. <http://www.spreitenbach.ch/portrait/zahlen-und-fakten/bevoelkerung/> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Gemeinde Spreitenbach. 2018b. *Zentrum Neumatt*. Webseite. <https://zentrum-neumatt.ch> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).

- Gemeinde Spreitenbach. 2018c. *Steuerfuss*. Webseite.
<http://www.spreitenbach.ch/portrait/zahlen-und-fakten/steuerfuss/>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Gemeinde Spreitenbach. 2018d. *Gemeindeversammlung*. Webseite.
<http://www.spreitenbach.ch/de/politik/gemeindeversammlung/>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Gemeinde Spreitenbach. 2018e. *Gemeinderat*. Webseite.
<http://www.spreitenbach.ch/politik/gemeinderat/>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Giusto, Lina. 2015. Firmen ziehts ins Tal. In *Aargauer Zeitung* vom 15. August 2015.
- Gläsel, Daniel. 2018. *Geograph und Kartograph*.
- Glaeser, Edward. 1994. Cities, Information, and Economic Growth. *Cityscape* (1): 9–47.
- Gläser, Jochen und Grit Laudel. 2010. *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse*.
 Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Glanzmann, Lars, Nathalie Grillon, Christian Kruse und Alain Thierstein. 2004.
 Polycentricity and metropolitan governance. A Swiss case study. *44th Congress of the European Regional Science Association: "Regions and Fiscal Federalism"*, 25-29.
 August 2004. Porto: European Regional Science Association (ERSA).
- Growe, Anna, Katharina Heider, Christian Lamker, Sandra Paßlick und Thomas Terfrüchte. 2012. *Polyzentrale Stadtregionen – Die Region als planerischer Handlungsraum*. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Guarisco, Beatrice. 2006. Die magische Grenze geknackt. In *Aargauer Zeitung* vom 8. Februar 2006.
- Guarisco, Beatrice und Dieter Minder. 2008. Wo liegt Spreitenbachs Zukunft. In *Aargauer Zeitung* vom 30. Dezember 2008.
- Hamdouch, Abdelillah, Christophe Demaziere und Ksenija Banovac. 2017. The Socio-Economic Profiles of Small and Medium-Sized Towns: Insights from European Case Studies: Profiles of Small and Medium-Sized Towns. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 108(4): 456–471.
- Hamilton-Irvine, Bettina. 2016. Zürich und Schlieren wollten heiraten - doch es klappte nicht. In *Aargauer Zeitung* vom 19. Februar 2016.

- Hamilton-Irvine, Bettina. 2017a. Dringend gesucht: Ein gerechtes Modell. In *Aargauer Zeitung* vom 6. April 2017.
- Hamilton-Irvine, Bettina. 2017b. Kantonsräte machen Druck auf Regierung: So kann es mit dem Rangierbahnhof nicht weiter gehen. In *Limmattaler Zeitung* vom 29. August 2017.
<https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/kantonsraete-machen-druck-auf-regierung-so-kann-es-mit-dem-rangierbahnhof-nicht-weiter-gehen-131656138> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Hamilton-Irvine, Bettina. 2017c. Das Bevölkerungswachstum belastet die Gemeinden. In *Aargauer Zeitung* vom 29. Dezember 2017.
- Hassink, Robert. 2010. Locked in decline? On the role of regional lock-ins in old industrial areas. S. 450–468. In *The handbook of evolutionary economic geography*, herausgegeben von R. A. Boschma und R. Martin. Cheltenham: Edward Elgar.
- Hermann, Michael und Mario Nowak. 2014. *Schlierens Wandel in sozialgeographischer Perspektive*. Zürich: Forschungsstelle Sotomo am Geographischen Institut der Universität Zürich.
- Hildebrandt, Achim, Sebastian Jäckle, Frieder Wolf und Andreas Heindl. 2015. *Methodologie, Methoden, Forschungsdesign*. Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- Historic Schlieren. 2018. *Firmengeschichte - WAGI Museum Schlieren*. Webseite.
<http://www.historicschlieren.com/firmengeschichte.html>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Hofer, Bruno. 2018. *Albert Schweizer: Der Innovative aus Schlieren*. Webseite.
<http://kommunalmanagement.ch/wp-content/uploads/2018/05/180503albertschweizer.pdf>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Hotz, Stefan. 2015. Hilferuf aus der Agglomeration: Für einige grössere Gemeinden erfüllt der Finanzausgleich seinen Zweck nicht. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 3. Juli 2015.
- Huber, Roland, Adrian Jogge und Martin Witz. 1984. *Feierabend (Dokumentarfilm)*. Zürich: Schweizer Fernsehen.
- Huber, Werner. 2010a. Der Ort, bekannt in der Welt. *Hochparterre: Zeitschrift für Architektur und Design* 23: 28-31.

- Huber, Werner. 2010b. Der Tiefpunkt ist der Wendepunkt: Niedergang der Industrie, Leidensdruck und Aufbruch. *Hochparterre: Zeitschrift für Architektur und Design* 23: 4-7.
- Hunziker, David. 2015. Das Startup-Biotop wächst dank Institut für Jungunternehmen. In *Limmattaler Zeitung* vom 12. November 2015.
<https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/das-startup-biotop-waechst-dank-institut-fuer-jungunternehmen-129725170>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Hürst, Stefan. 2015. Startschuss für 45 Wohnungen im neuen Quartier Kreuzäcker. In: *Aargauer Zeitung* vom 20. August 2015.
<https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/startschuss-fuer-45-wohnungen-im-neuen-quartier-kreuzaecker-129464633> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Inderbitzin, Urs-Peter. 2017. Autofirma zog den Aargau vor Bundesgericht und wechselte nach Streit in den Kanton Zürich. In *Aargauer Zeitung* vom 20. April 2017.
<https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/kanton-aargau/autofirma-zog-den-aargau-vor-bundesgericht-und-wechselte-nach-streit-in-den-kanton-zuerich-131245524> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Ingold, Niklaus. 2009. Limmattal macht Verluste wett. In *Sonntag* vom 13. Dezember 2009.
- IT Markt. 2011. Sony bezieht neuen Standort in Schlieren. In *IT Markt* vom 22. März 2011.
<https://www.it-markt.ch/koepfe/2014-01-31/sony-bezieht-neuen-standort-in-schlieren> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Kanton Aargau. 2018a. *Bau- und Wohnungswesen, Baustatistiken*. Webseite.
https://www.ag.ch/de/dfr/statistik/bestellen/statistikthemen/bau___wohnungswesen_2/bau___wohnungswesen.jsp (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Kanton Aargau. 2018b. *Kantonale Bevölkerungsstatistik*. Webseite.
https://www.ag.ch/de/dfr/statistik/statistische_daten/oeffentliche_statistik/bevoelkerung/bevoelkerung_1.jsp (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Kanton Zürich. 2018. *Gemeindefinanzporträt Kanton Zürich*. Webseite.
https://statistik.zh.ch/internet/justiz_inneres/statistik/de/daten/finanzportraet.html (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).

- Kanton Zürich, Amt für Verkehr und Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau. 2016. *Agglomerationsprogramm Limmattal 3. Generation Publikumsfassung*. Zürich: Regierungsrat Kanton Zürich.
- Kanton Zürich, Statistisches Amt. 2016. *Wohnbevölkerung des Kantons Zürich 1960-2016*. Webseite.
https://statistik.zh.ch/internet/justiz_inneres/statistik/de/daten/daten_bevoelkerung_soziales/bevoelkerung.html (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Kanton Zürich, Statistisches Amt. 2018a. *Daten Bevölkerungsbestand*. Webseite.
https://statistik.zh.ch/internet/justiz_inneres/statistik/de/daten/daten_bevoelkerung_soziales/bevoelkerung.html (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Kanton Zürich, Statistisches Amt. 2018b. *Gemeindeporträt Kanton Zürich*. Webseite.
https://statistik.zh.ch/internet/justiz_inneres/statistik/de/daten/gemeindeportraet_kanton_zuerich.html#content (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Kanton Zürich, Statistisches Amt. 2018c. *Volkszählungen seit 1850*. Webseite.
https://statistik.zh.ch/internet/justiz_inneres/statistik/de/daten/daten_bevoelkerung_soziales/bevoelkerung.html (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion und Amt für Wirtschaft und Arbeit Kanton Zürich. 2016. *Cluster Portrait Life Sciences Zürich 2016*. Zürich: Volkswirtschaftsdirektion.
- Kapiszewski, Diana, Lauren M. MacLean und Benjamin L. Read. 2015. *Field Research in Political Science: Practices and Principles*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Karlsson, Charlie. 2016. Clusters. In *The New Palgrave Dictionary of Economics*, herausgegeben von Palgrave Macmillan. London: Palgrave Macmillan.
- Kaufmann, David und Tobias Arnold. 2017. Strategies of cities in globalised interurban competition: The locational policies framework. *Urban Studies*: 1-18.
- Kaufmann, David und Stefan Wittwer. 2017. Business Center or Bedroom Community? Employment in Small and Medium-Sized Towns. *APSA Annual Meeting, August 2017*. San Francisco: APSA Annual Meeting.
- Kloosterman, Robert C. und Sako Musterd. 2001. The polycentric urban region: towards a research agenda. *Urban Studies* 38(4): 623–633.

- Koellreuter, Jonathan. 2010. Schlieren orientiert sich neu: Neubauten bringen neue Bevölkerungsschichten. *Hochparterre: Zeitschrift für Architektur und Design* 23: 34-35.
- Kramer, Pirmin. 2017. In Spreitenbach ist die Sozialhilfequote am höchsten – ganz anders in der Nachbargemeinde. In *Aargauer Zeitung* vom 20. Dezember 2017.
<https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/in-spreitenbach-ist-die-sozialhilfequote-am-hoechsten-ganz-anders-in-der-nachbargemeinde-132018522>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Krebs, Adrian. 2008. Färbi-Areal Schlieren - der erste Schritt. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 14. August 2008.
- Krebs, Jürg. 2002a. Weiterer Schritt in die Zukunft. In *Aargauer Zeitung* vom 30. Oktober 2002.
- Krebs, Jürg. 2002b. Die Stadt will Signale setzen. In *Aargauer Zeitung* vom 18. Dezember 2002.
- Krebs, Jürg. 2003. Steuerfuss bleibt trotz hohem Geldbedarf. In *Aargauer Zeitung* vom 4. November 2003.
- Krebs, Jürg. 2004a. In Schlieren häufen sich die Preise. In *Aargauer Zeitung* vom 21. Oktober 2004.
- Krebs, Jürg. 2004b. Es geht langsam vorwärts. In *Aargauer Zeitung* vom 11. November 2004.
- Krebs, Jürg. 2006. Der Ärger sitzt immer tief. In *Aargauer Zeitung* vom 8. November 2006.
- Krebs, Jürg. 2008. Ein spätes Ende. In *Aargauer Zeitung* vom 17. Juli 2008.
- Kulturkommission Spreitenbach. 1973. *Entdecke Spreitenbach*. Spreitenbach: Gemeindekanzlei.
- Ladner, Andreas. 2016. *Gemeindeversammlung und Gemeindeparlament: Überlegungen und empirische Befunde zur Ausgestaltung der Legislativfunktion in den Schweizer Gemeinden*. Lausanne: IDHEAP.
- Lieberman, Evan S. 2005. Nested Analysis as a Mixed-Method Strategy for Comparative Research. *American Political Science Review* 99(3): 435–452.
- Limmatstadt AG. 2018a. *Über uns*. Webseite.
<https://www.limmatstadt.ch/pages/mission-statement/>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).

- Limmatstadt AG. 2018b. *Impressum*. Webseite.
<https://www.limmatstadt.ch/pages/impressum/>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Limmatstadt AG. 2018c. *Standortmarketing*. Webseite.
<http://www.limmatstadt.ch/standortmarketing/>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Limmattalbahn AG. 2016. *Gemeinde Spreitenbach und Limmattalbahn AG einigen sich*.
 Webseite. <https://www.limmattalbahn.ch/home/meta/medien.html>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Limmattaler Tagblatt. 2003. Dietikon und Schlieren im Kanton Zürich. In *Limmattaler Tagblatt* vom 26. April 2003.
- Markusen, Ann und Greg Schrock. 2009. Consumption-Driven Urban Development. *Urban Geography* 30(4): 344–367.
- Marti, Rahel. 2010. Aufbruch zur Wohnstadt: Auf ehemaligen Industriearealen wird nun gewohnt. *Hochparterre: Zeitschrift für Architektur und Design* 23: 16-17.
- Mayer, Heike und Paul Knox. 2010. Small-Town Sustainability: Prospects in the Second Modernity. *European Planning Studies* 18(10): 1545–1565.
- Meier, Rolf. 1975. *Spreitenbach - vom Bauerndorf zur Stadt*. Zürich: Verlag Schweizerischer Lehrerverein.
- Meijers, Evert J. und Martijn J. Burger. 2017. Stretching the concept of 'borrowed size'. *Urban Studies* 54(1): 269–291.
- Meili, Rahel und Heike Mayer. 2017. Small and Medium-Sized Towns in Switzerland: Economic Heterogeneity, Socioeconomic Performance and Linkages. *Erdkunde* 71(4): 313–332.
- Meyer, Barbara und Manuel Peer. 2007. Schlieren: Die Agglomeration entwickeln und ordnen. *Anthos: Zeitschrift für Landschaftsarchitektur* 4: 30-33.
- Migros. 2017. *Gemeinde Spreitenbach genehmigt Gestaltungsplan*. Webseite.
<https://www.migros.ch/de/unternehmen/medien/mitteilungen/show/news/medienmitteilungen/2017/migros-aare-tivoli-garten.html>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Mijuk, Gordana. 2013. Vom Unort zur Boomstadt. In *Neue Zürcher Zeitung* am Sonntag, 27. Januar 2013.

- Minder, Dieter. 2009a. Auf der Suche nach Visionen. In *Aargauer Zeitung* vom 3. Februar 2009.
- Minder, Dieter. 2009b. Das Limmattal erhält eine neue Eisenbahn. In *Aargauer Zeitung* vom 27. März 2009.
- Minder, Dieter. 2015a. «Langäcker bewegt» bald im ganzen Dorf? In *Aargauer Zeitung* vom 17. Juni 2015. <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/langaecker-bewegt-bald-im-ganzen-dorf-129248230> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Minder, Dieter. 2015b. Gmeind lehnt zusätzliche Stellen ab – Langäcker bewegt bald nicht mehr. In *Aargauer Zeitung* vom 19. Juni 2015. <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/gmeind-lehnt-zusaetzliche-stellen-ab-langaecker-bewegt-bald-nicht-mehr-129256213> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Minder, Dieter. 2016a. Ab Frühjahr 2017: Ein Hilton Hotel für das Limmattal. In *Aargauer Zeitung* vom 13. Februar 2016. <https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/ab-fruehjahr-2017-ein-hilton-hotel-fuer-das-limmattal-130060490> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Minder, Dieter. 2016b. Kanton verärgert Auto AG durch ewige Planerei – diese zieht weg. In *Aargauer Zeitung* vom 9. März 2016. <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/kanton-veraergert-auto-ag-durch-ewige-planerei-diese-zieht-weg-130118123> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Moneyhouse. 2018a. *Buderus Heiztechnik AG*. Webseite. <http://www.moneyhouse.ch/de/company/buderus-heiztechnik-ag-5795655371/messages> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Moneyhouse. 2018b. *Helukabel AG*. Webseite. <http://www.moneyhouse.ch/de/company/helukabel-ag-21200503741/messages> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Moneyhouse. 2018c. *Viessmann (Schweiz) AG*. Webseite. <http://www.moneyhouse.ch/de/company/viessmann-schweiz-ag-3158268721/messages> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).

- Neue Zürcher Zeitung. 2003. Das Limmattal - einst ein Hort der Flugpioniere In *Neue Zürcher Zeitung* vom 6. Januar 2003. <https://www.nzz.ch/article8LGKE-1.195548> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Neue Zürcher Zeitung. 2004. Plädoyer für einen verachteten Ort. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 9. Januar 2004.
- Neue Zürcher Zeitung. 2006. Jungfirmen sparen im Biotech-Center gemeinsam Geld. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 12. Mai 2006.
- Neue Zürcher Zeitung. 2007a. 4,7 Millionen Briefe pro Tag. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 8. Februar 2007. <https://www.nzz.ch/articleEWI74-1.109905> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Neue Zürcher Zeitung. 2007b. Schlieren budgetiert Defizit von 2 Millionen Franken. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 19. Oktober 2007.
- Neue Zürcher Zeitung. 2008. Spreitenbachs Metamorphosen. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 2. Dezember 2008.
- Neue Zürcher Zeitung. 2010a. Das erste und das grösste. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 29. Oktober 2010.
- Neue Zürcher Zeitung. 2010b. Schöne neue Mall - Neueröffnung des für 280 Millionen sanierten Shoppi Tivoli. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 29. Oktober 2010.
- Neue Zürcher Zeitung. 2016. Wohnraum nun auch in Schlieren knapp. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 19. Juli 2016.
- Niedermann, Florian. 2011. Wir greifen möglichen Problemen vor. In *Aargauer Zeitung* vom 9. Dezember 2011.
- Niedermann, Florian. 2013. Ein «Gasi-Bueb» ist um sein Quartier in grosser Sorge. In *Limmattaler Zeitung* vom 8. November 2013. <https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/ein-gasi-bueb-ist-um-sein-quartier-in-grosser-sorge-127356366> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Niedomysl, Thomas und Høgni Kalsø Hansen. 2010. What Matters more for the Decision to Move: Jobs versus Amenities. *Environment and Planning* 42(7): 1636–1649.
- O'Donoghue, Cathal, Cathal Geoghegan, Kevin Heanue und David Meredith. 2013. The Economic Structure of Towns in Ireland. *Journal of the Statistical and Social Inquiry Society of Ireland* 43: 114–135.

- OpenStreetMap. 2018. *OpenStreetMap*. Verwendung von Geodaten. Webseite. <https://www.openstreetmap.com> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Page, Scott E. 2006. Path Dependence. *Quarterly Journal of Political Science* 1(1): 87–115.
- Parkinson, Michael, Richard Meegan und Jay Karecha. 2015. City Size and Economic Performance: Is Bigger Better, Small More Beautiful or Middling Marvellous? *European Planning Studies* 23(6): 1054–1068.
- Parr, John. 2004. The Polycentric Urban Region: A Closer Inspection. *Regional Studies* 38(3): 231–240.
- Pink, Sarah. 2008. Sense and sustainability: The case of the Slow City movement. *Local Environment* 13(2): 95–106.
- Planpartner AG. 2016. *Räumliche Entwicklungsstrategie 2030 (RES 2030)*. Spreitenbach: Gemeinde Spreitenbach.
- Regionale 2025. 2018a. *Projekte*. Webseite. <https://regionale2025.ch/projekte/> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Regionale 2025. 2018b. *Idee*. Webseite. <https://regionale2025.ch/die-regionale/idee/> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Regionale 2025. 2018c. *Verfahren*. Webseite. <https://regionale2025.ch/die-regionale/verfahren/> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Rey, Roman. 2011. Die Agglo-Hölle, die keine ist. In *Beobachter* vom 11. November 2011.
- Rohlfing, Ingo. 2008. What You See and What You Get: Pitfalls and Principles of Nested Analysis in Comparative Research. *Comparative Political Studies* 41(11): 1492–1514.
- Rosenthal, Stuart S. und William C. Strange. 2004. Evidence on the nature and sources of agglomeration economies. *Handbook of regional and urban economics* 4: 2119–2171.
- Rudolf, Alex. 2016a. Sony beheimatet nun Start-ups. In *Aargauer Zeitung* vom 22. Juni 2016.
- Rudolf, Alex. 2016b. Dank dem Bio-Technopark fließen bald Millionen in die Stadtkasse. In *Limmattaler Zeitung* vom 22. Juli 2016. <https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/dank-dem-bio-technopark-fliesen-bald-millionen-in-die-stadtkasse-130441234> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).

- Rudolf, Alex. 2016c. «Jahrhundertchance»: Was der Stadtrat mit Schlieren vorhat. In *Limmattaler Zeitung* vom 28. September 2016.
<https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/jahrhundertchance-was-der-stadtrat-mit-schlieren-vorhat-130602574>
(zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Rudolf, Alex. 2016d. Endlich wird es konkret: Zühlke zieht in die ehemalige NZZ-Druckerei. In *Aargauer Zeitung* vom 1. Dezember 2016.
<https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/endlich-wird-es-konkret-zuehlke-zieht-in-die-ehemalige-nzz-druckerei-130758087>
(zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Rudolf, Alex. 2016e. «Drittes Hochhaus kommt 2020». In *Aargauer Zeitung* vom 3. Dezember 2016.
- Rudolf, Alex. 2017a. Kommentar: So wird das Sparen schwerfallen. In *Aargauer Zeitung* vom 23. März 2017.
- Rudolf, Alex. 2017b. Asien interessiert sich für die Schweiz und für Schlieren. In *Aargauer Zeitung* vom 30. März 2017.
- Rudolf, Alex. 2017c. Wir haben noch Platz für 200 Firmen. In *Aargauer Zeitung* vom 23. Juni 2017.
- Rudolf, Alex. 2017d. Autostadt Schlieren: Wo namhafte Marken Occasionen verdrängen. In *Aargauer Zeitung* vom 27. November 2017.
<https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/autostadt-schlieren-wo-namhafte-marken-occasionen-verdraengen-131938465>
(zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Rudolf, Alex. 2018. Mehr Unterstützung für Jungunternehmen: Verein will Start-up-Player an einen Tisch bringen. In *Limmattaler Zeitung* vom 20. April 2018.
<https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/mehr-unterstuetzung-fuer-jungunternehmen-verein-will-start-up-player-an-einen-tisch-bringen-132456658>
(zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Ruf Gruppe. 2018. *Organisation*. Webseite. <http://www.ruf.ch/de/informatik/ueber-ruf-informatik/organisation/> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).

- Russo, Antonio Paolo, David Giné Serrano, Maria Yolanda Pérez Albert und Fiammetta Brandajs. 2017. Identifying and Classifying Small and Medium Sized Towns in Europe: Classifying Small and Medium Sized Towns in Europe. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 108(4): 380–402.
- Sassen, Saskia. 2001. *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- Scharrer, Matthias. 2017. Verdichtung franst an den Rändern aus. In *Aargauer Zeitung* vom 8. Februar 2017.
- Scharrer, Matthias. 2018. Klares Ja zur Fortsetzung der Limmattalbahn. In *Aargauer Zeitung* vom 10. April 2018. <https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/klares-ja-zur-fortsetzung-der-limmattalbahn-132415375> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Scheifele, K. und L. Auf Der Maur. 1959. Zonenplanung in Spreitenbach. *Bauen und Wohnen* 13(12): 10-18.
- Schmid, Jürg. 2000. Globus zieht um. In *Tages-Anzeiger* vom 22. März 2000.
- Schneeberger, Paul. 2012. Der Rangierbahnhof, der auch eine Stadt sein könnte. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 16. August 2012. <https://www.nzz.ch/schweiz/der-rangierbahnhof-der-auch-eine-stadt-sein-koennte-1.17473934> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Schweiz am Wochenende. 2017. Spital eröffnet genau in einem Jahr. In *Schweiz am Wochenende* vom 21. Oktober 2017.
- Schweizer Radio und Fernsehen. 2009. *Raumporträt Spreitenbach*. Webseite. <http://www.expedio.ch/thema/zeitraumaargauch/siedlung/raumportraet-spreitenbach/> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Schweizerisches Bundesgericht. 1972. *Bundesgerichtsentscheide 98 IB 35*. Webseite. http://relevancy.bger.ch/php/clir/http/index.php?highlight_docid=atf%3A%2F%2F98-IB-35%3Ait&lang=it&type=show_document (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Segessemann, Alain und Olivier Crevoisier. 2013. *Beyond Economic Base Theory: Alternatives to Productive Economics? The Role of the Residential Economy in Attracting Income to Switzerland*. Neuchâtel: Université de Neuchâtel.

- Servillo, Loris, Rob Atkinson und Abdelillah Hamdouch. 2017. Small and Medium-Sized Towns in Europe: Conceptual, Methodological and Policy Issues. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 108(4): 365–379.
- Shapiro, Jesse M. 2006. Smart cities: Quality of life, productivity, and the growth effects of human capital. *The review of economics and statistics* 88(2): 324–335.
- Shoppi Tivoli Spreitenbach. 2018. *Über uns*. Webseite.
<https://www.shoppitivoli.ch/ueber-uns/> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Spital Limmattal. 2018. *Porträt - Spital Limmattal*. Webseite. <https://www.spital-limmattal.ch/ueber-uns/portraet/> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Stadt Schlieren. 2014a. *Schlieren im Wandel: 2005 bis heute*. Schlieren: Stadt Schlieren.
- Stadt Schlieren. 2014b. *10 Jahre Stadtentwicklung Schlieren*. Webseite.
http://www.schlieren.ch/de/politikverwaltung/verwaltung/aktuelles/aktuellesinformationen/welcome.php?action=showinfo&info_id=254391&ls=0&sq=&kategorie_id=&date_from=&date_to= (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Stadt Schlieren. 2015. *Stadtentwicklung: Schlieren im Wandel von 2005 bis heute. Evaluation*. Webdokument.
http://www.zpl.ch/files/zpl/pdf/2015-10-28_Evaluation_Stadtentwicklung_ZPL.pdf (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Stadt Schlieren. 2016a. *Neues Stadtentwicklungskonzept Schlieren: breit abgestützte Grundzüge der räumlichen Entwicklung. Bericht zur Partizipation*. Schlieren: Stadt Schlieren.
- Stadt Schlieren. 2016b. *Stadtentwicklungskonzept. Kurzfassung*. Schlieren: Stadt Schlieren.
- Stadt Schlieren. 2018a. *Gemeindeparlament*. Webseite.
<http://www.schlieren.ch/de/politikverwaltung/politik/legislative/> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Stadt Schlieren. 2018b. *Politik*. Webseite.
<http://www.schlieren.ch/de/politikverwaltung/politik/> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Stadt Schlieren. 2018c. *Standort- und Wirtschaftsförderung*. Webseite.
<http://www.schlieren.ch/de/lebenarbeiten/arbeiten/standortfoerderung/gewerbestadtrat/> (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).

- Stadt Schlieren und Vereinigung für Heimatkunde Schlieren. 2013. *Jahrheft 2013*. Schlieren: Stadt Schlieren, Arbeitsgruppe Ortsgeschichte.
- Stampfli, Carla. 2017. Mit dem «Limmatspot» erhält Spreitenbach einen Entwicklungsschub. In *Aargauer Zeitung* vom 7. April 2017.
<https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/mit-dem-limmatspot-erhaelt-spreitenbach-einen-entwicklungsschub-131209446>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Stauffacher, Michael, Timo von Wirth und Franziska Hermann. 2013. *Ergebnisse der statistischen Auswertung 2013 im Rahmen der Evaluation des Stadtentwicklungsprozesses Stadt Schlieren*. Zürich: ETH Zürich.
- Steigmeier, Andreas. 2001. Baden (AG, Kanton). In *Historisches Lexikon der Schweiz*. Webseite. <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8635.php>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Stiefel, Paul, Hansjörg Kistler und Oscar Hummel. 1991. *Neujahrsblatt von Dietikon - 1991*. Dietikon: Verkehrsverein Dietikon.
- Storper, Michael und Allen J. Scott. 2008. Rethinking human capital, creativity and urban growth. *Journal of Economic Geography* 9(2): 147–167.
- Studer, Martin. 2013. *Projet Urbain – Stadtteilentwicklung Schlieren Südwest*. Schlieren: Stadt Schlieren.
- Sun, Yifei und Peilei Fan. 2017. Technology Spillover. In *International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology*, herausgegeben von D. Richardson, N. Castree, M. F. Goodchild, A. Kobayashi, W. Liu und R. A. Marston. Oxford: John Wiley & Sons, Ltd.
- Surber, Emil. 1955. *Neujahrsblatt von Schlieren 1955*. Schlieren: Vereinigung für Heimatkunde Schlieren.
- Surber, Emil und Heinrich Meier. 1959. *Jahrheft von Schlieren 1959*. Schlieren: Vereinigung für Heimatkunde Schlieren.
- Süss, Walter, Ruedi Wanner, Theodor Fischbach, Walter Eckert, Ernesto Lehmann und Oscar Hummel. 1997. *Neujahrs-Blatt von Dietikon 1997*. Dietikon: Verkehrsverein Dietikon.
- Suter, Peter. 1999. *Stadt Schlieren*. Zuckenriet: HaRu Verlags AG.

- Swisstopo. 2018. *Generalisierte Gemeindegrenzen*. Webseite.
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/dienstleistungen/geostat/geodaten-bundesstatistik/administrative-grenzen/generalisierte-gemeindegrenzen.html>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Tages-Anzeiger. 2005. Motormeile soll Autokäufer anlocken. In *Tages-Anzeiger* vom 26. Mai 2005.
- Tages-Anzeiger. 2011. Spreitenbach und Killwangen erwägen eine Fusion. In *Tages-Anzeiger* vom 24. November 2011.
- Tages-Anzeiger. 2012. Wohlfühlstadt Schlieren. In *Tages-Anzeiger* vom 13. Januar 2012.
- TEC 21 Espazium. 2015. *70 Jahre Sibir: Innovation aus Tradition*. Webseite.
<https://www.espazium.ch/70-jahre-sibir-innovation-aus-tradition>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).
- Tuchschmid, Benno. 2007. Mit dem Bus zum Shoppen. In *Aargauer Zeitung* vom 28. April 2007.
- Universität Freiburg, Unit of Geography, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT) und Büro Z. 2004. *Fallstudie Oberes Limmattal. Das obere Limmattal - Zwischenstadt im Clinch: Anforderungen von aussen an den Raum, Praxis des Einzelfalles und Versuche der Kooperation*. Fribourg: Universität Freiburg.
- Van Oort, Frank G. und Jan G. Lambooy. 2013. Cities, Knowledge, and Innovation. S. 475-488. In *Handbook of Regional Science*, herausgegeben von M. Fischer und P. Nijkamp. New York: Springer.
- Vögeli, Dorothee. 2002. Stadtrat Schlieren beantragt Steuersenkung um 5 Prozent. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 2. November 2002.
- Vögeli, Dorothee. 2012. *Die Quartierbewohner als Experten für Lebensqualität*. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 7. September 2012.
- Vögeli, Dorothee. 2016. Schlierens Zukunftsvision: Das Thema Freiraum prägt das neue Stadtentwicklungskonzept. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 29. September 2016.
- Vögeli, Dorothee. 2018. Ideen zur Umnutzung des Rangierbahnhofs Limmattal erhalten Aufwind. In *Neue Zürcher Zeitung* vom 2. März 2018.
<https://www.nzz.ch/zuerich/wohnen-und-flanieren-statt-rangieren-ld.1360766>
 (zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).

- Wassmer, Kurt. 1976. *Spreitenbach, eine Dorfgemeinschaft*. Spreitenbach: Gemeinderat Spreitenbach.
- Westermann, Reto. 2010. Die neue Stadt wächst jenseits der Gleise. *Hochparterre: Zeitschrift für Architektur und Design* 23: 24-27.
- Winter, Daniel. 2004. Warum sollen im Aargau andere Vorschriften gelten als bei uns? In *Aargauer Zeitung* vom 25. September 2004.
- von Wirth, Timo, Adrienne Grêt-Regamey und Michael Stauffacher. 2014. Exploring local patterns of place attachment in a suburban study region in Switzerland. *51st International Making Cities Livable (IMCL) Conference, June 2014*. Portland: Making Cities Livable Conference.
- Zürcher Planungsgruppe Limmattal. 2014. *Facts and Figures*. Webdokument.
https://www.zpl.ch/files/zpl/pdf/140605_Facts%20und%20Figures%20ZPL.pdf
(zuletzt geöffnet am: 23. August 2018).