



Universität Zürich

Masterthesis

zur Erlangung des
Master of Advanced Studies in Real Estate

***Standortwahl im Grossraum eines internationalen Flughafens
(am Beispiel Zürich-Kloten)***

Name:	Willy Walter Paul Staiger
Adresse:	Moosbrunnenstrasse 31 / 8426 Lufingen
Eingereicht bei:	• <i>Prof. Dr. Alain Thierstein</i> • <i>Dr. Christopher Bahn vertreten durch Andreas Loepfe</i>
Abgabedatum:	13. August 2010

Vorwort

Die vorliegende Arbeit entstand im ersten Semester 2010, und stellt den Abschluss des Nachdiplomstudiums in Immobilienökonomie an der Universität Zürich dar. Für mich stellte die Erarbeitung dieses Thema, welches mit Immobilien und der Aviatik zu tun hat, etwas ganz besonderes dar. Besonders daher, weil es die Verschmelzung meiner bisherigen beruflichen Tätigkeiten widerspiegelt. Nachdem ich fast zwei Dekaden am Flughafen tätig war, hat mich das Schicksal nach dem Grounding der Swissair 2001 eine Tätigkeit im Immobilienbereich aufnehmen lassen, welche schlussendlich in der Verfassung dieser Masterthesis gipfelte. Hätte ich vor ein paar Jahren nicht Glück im Unglück gehabt, hätte ich wahrscheinlich weder den Willen noch die Möglichkeit gehabt eine universitäre Weiterbildung besuchen zu können. All jenen Personen - ob in guter Absicht oder nicht- , welche mit Ihren Entscheiden meinen beruflichen Werdegang mitbestimmt haben, möchte ich an dieser Stelle danken.

Danken möchte ich auch meinem Betreuer Prof. Dr. Alain Thierstein. Er hat mich in subtiler Art auf die elementaren Punkte aufmerksam gemacht, welche es beim erstmaligen anfertigen einer solchen Arbeit zu erfahren gilt.

Vor allem danke ich aber meiner Familie. Insbesondere meiner Frau Rika, welche mich von Anfang an unterstützt hat. Meine Kinder, Willy jr, Anthony und Reica haben miterlebt, wie auch Erwachsenen der Schulalltag nicht nur Freude bereitet. Ihnen danke ich für die allzeit motivierenden Worte und Gesten.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Feststellung und Ausgangslage	1
1.2	Fragestellung	1
1.3	Forschungsfelder	1
1.4	Angestrebtes Ergebnis	2
1.5	Vorgehensweise	2
1.5.1	Arbeitshypothese	2
1.5.2	Strukturierung der Fragestellung	2
1.5.3	Theorie	3
1.5.4	Empire	3
1.6	Struktur der Arbeit	3
2	Grundlagen und Stand der Forschung	4
2.1	Wirtschaftsgeographische Betrachtung	4
2.1.1	Landfläche	4
2.1.2	Standortrang	4
2.1.3	Transport	4
2.1.4	Arbeit	5
2.1.5	Image oder Wirkung der Adresse	7
2.1.6	Nähe zu anderen flughafenaffinen Betrieben	7
2.2	Prozessorientierte betriebliche Standortwahl	8
2.2.1	Entscheidungsprozess	8
2.2.2	Strategieprozess	8
2.2.3	Auswirkungen auf die Standortwahl	9
2.3	Objektqualitäten	9
2.3.1	Utilitas	9
2.3.2	Venustas	12
2.4	Flughafenspezifische Theorien und Grundlagen	13
2.4.1	Entstehung eines Flughafens und Entwicklung der umliegenden Region	13
2.4.2	Geschichte des Flughafens Zürich	14
2.4.3	Soziologische und ökonomische Auswirkung von Flughäfen	15
3	Grundgesamtheit des Beobachtungsgebietes	18
3.1	Definition der Grundgesamtheit des Beobachtungsgebietes	18
3.1.1	Gemeinden in Scope	18
3.1.2	Relative Lage zum Flughafen und der Stadt Zürich	19
3.2	Firmen im Beobachtungsgebiet	19
3.2.1	Systematik der Wirtschaftszweige	19
3.2.2	Relevante Wirtschaftszweige	20
3.2.3	Betriebsgrössen	21
3.2.4	Analyse der Betriebszählung	21

Inhaltsverzeichnis (forts.)

4	Empire	25
4.1	Firmenbefragung	25
4.1.1	Standortwahl in Flughafennähe in der Vergangenheit	26
4.1.2	Standortwahl in Flughafennähe in der Zukunft	26
4.1.3	Arbeitskräfte	26
4.1.4	Image - Wirkung der Adresse	27
4.1.5	Fahrzeit ÖV / MIV	27
4.1.6	Anbindung ÖV Netz	27
4.1.7	Anbindung Strassennetz	27
4.1.8	Flughafenaffine Betriebe	28
4.1.9	Steuern	28
4.1.10	Verfügbarkeit	28
4.1.11	Mietzins / Kaufpreis	28
4.1.12	Objektqualitäten	29
4.1.13	Gewichtung der harten Standortfaktoren	31
4.1.14	Gewichtung der prozessuale Einflüsse	31
4.2	Befragung der Gemeinden	31
4.2.1	Arbeitskräfte	32
4.2.2	Anbindung öffentlicher Verkehr	32
4.2.3	Anbindung Strassennetz	32
4.2.4	Image	32
4.2.5	Steuer	33
4.2.6	Parkplätze	33
4.2.7	Stadt oder Land	33
4.2.8	Erreichbarkeit grösserer Stadt	33
4.2.9	Schulen	33
4.2.10	Freizeitangebote	34
4.2.11	Lage zum Flughafen	34
4.2.12	Nähe zu Flughafenaffinen Betrieben	34
4.2.13	Anteil der Bevölkerung welcher in flughafenaffinen Betrieben arbeitet	34
4.2.14	Gewichtung der harten Standortfaktoren	35
4.2.15	Gewichtung der prozessuale Einflüsse	35
4.3	Fazit der Empire der Firmen und Gemeinden	35
4.3.1	Makrolage – Lage zum Flughafen, Arbeit, Adresse,	35
4.3.2	Mikrolage – Fahrzeit, ÖV, MIV, Steuern	36
4.3.3	Objekteigenschaften	36
4.3.4	Wahl des Wohnortes	37
4.3.5	Gewichte – Standortfaktoren, Prozesse	37
5	Schlussfolgerung und Ausblick	38
	Anhangverzeichnis	39
	Anhänge	40
	Literaturverzeichnis	66
	Ehrenwörtliche Erklärung	67

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung der Flughafengemeinden seit 1960	5
Abbildung 2: Wohnsilos in Tung Chung Hongkong	6
Abbildung 6: Ausschnitt Karte mit Firmenübersicht	25
Abbildung 31: Ausschnitt Karte mit Gemeindenübersicht	31

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: betrachtete Wirtschaftszweige nach NOGA	20
Tabelle 2: absolute und relative Verteilung der Betriebe nach Grössen	21
Tabelle 3: Verteilung der Betriebgrössen nach Abschnitten.....	22
Tabelle 4: Firmen - Flughafennähe - Vergangenheit	26
Tabelle 5: Firmen - Flughafennähe - Zukunft.....	26
Tabelle 6: Firmen -Verfügbare Arbeitskräfte	26
Tabelle 7: Firmen - Wirkung der Adresse	27
Tabelle 8: Firmen - Anspruch an Reisezeit ÖV	27
Tabelle 9: Firmen -Anspruch an Reisezeit MIV	27
Tabelle 10: Firmen Anbindung an das ÖV-Netz-	27
Tabelle 11: Firmen - Anbindung an das Strassennetz-	27
Tabelle 12: Firmen - Nähe zu flughafenaffinen Betrieben	28
Tabelle 13: Firmen - steuerliche Aspekte	28
Tabelle 14: Firmen -Verfügbarkeit des Standortes	28
Tabelle 15: Firmen - Preis	28
Tabelle 16: Firmen - Repräsentatives Objekt.....	29
Tabelle 17: Firmen - flexible Raumaufteilung.....	29
Tabelle 18: Firmen - ökologische Bauweise	29
Tabelle 19: Firmen - Unterhalts- / Mietkosten.....	29
Tabelle 20: Firmen - Nähe zu anderen Firmen	29
Tabelle 21: Firmen - Verpflegungsmöglichkeiten	29
Tabelle 22: Firmen - Anbindung an ÖV-Netz	30
Tabelle 23: Firmen - Parkplätze	30
Tabelle 24: Firmen - Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung.....	30
Tabelle 25: Firmen - Garderoben und Duschen.....	30
Tabelle 26: Firmen - Gewichtung der Standortfaktoren	31
Tabelle 27: Firmen - Gewichtung der Entscheidungsprozesse	31
Tabelle 28: Gemeinden - Arbeitskräfte.....	32
Tabelle 29: Gemeinden - Anbindung an ÖV-Netz	32
Tabelle 30: Gemeinden - Anbindung an Strassennetz	32
Tabelle 31: Gemeinden - Wirkung der Adresse.....	32

Tabellenverzeichnis (Forts.)

Tabelle 32: Gemeinden - Steuerliche Aspekte.....	33
Tabelle 33: Gemeinden - Parkplätze	33
Tabelle 34: Gemeinden - Stadt oder Land	33
Tabelle 35: Gemeinden - Nähe zu Städten.....	33
Tabelle 36: Gemeinden - Schulen	33
Tabelle 37: Gemeinden - Freizeitangebot	34
Tabelle 38: Gemeinden - Lage zum Flughafen.....	34
Tabelle 39: Gemeinden - Nähe zu flughafenaffinen Betrieben	34
Tabelle 40: Gemeinden - Geschätzt in % der erwerbstätigen Bevölkerung	34
Tabelle 41: Gemeinden - Gewichtung der Standortfaktoren	35
Tabelle 42: Gemeinden - Gewichtung der Entscheidungsprozesse	35

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
BfS	Bundesamt für Statistik
bzgl.	bezüglich
bzw.	Beziehungsweise
ca.	zirka
d.h.	das heisst
Diss.	Dissertation
engl.	englisch
evtl.	eventuell
f.	folgende
ff.	Fortfolgende
FTE	full time equivalent / Vollzeitäquivalent / 100 Stellenprozent
h	Stunde(n)
Hrsg.	Herausgeber
i.d.R	in der Regel
ISIC	International Standard Industrial Classification of all Economic Activities
Min	Minuten
MIV	motorisierter Individualverkehr
NOGA	Nomenclature général des activités économiques
NACE	Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne
Nr.	Nummer
ÖV	öffentlicher Verkehr
Stao	Standort
Tbl.	Tabelle
vgl.	Vergleiche
Vol.	Volume / Band
z.B.	zum Beispiel

1 Einleitung

1.1 Feststellung und Ausgangslage

Verschiedene Artikel in der Fachliteratur und der Presse weisen darauf hin, dass internationale Flughäfen auf ihr Umland spezielle Auswirkungen haben. Sie sind Raumwirksam (Haas 1997), beeinflussen regionalökonomische Effekte (Rürup 2007), sind für die Volkswirtschaft von einiger Bedeutung (Gantenbein 2008) und so weiter. Somit ist es unabdingbar, dass ein internationaler Flughafen auch direkten Einfluss auf die Immobilienökonomie ausübt.

1.2 Fragestellung

Die Ursprüngliche Fragestellung der Thesis entwickelte sich in der Diskussion mit dem für Immobilien verantwortlichen Geschäftsleitungsmitglied des Betreibers des Flughafens Zürich. Sie lautete: „Welche Standortfaktoren lassen Unternehmen den Ort für ihre Arbeitsstätten auf der Strecke vom Flughafen zum entsprechenden Central Business Distrikt (CBD) einer Stadt wählen?“. Im Verlaufe der Arbeit wurde jedoch klar, dass die Fragestellung zwar so bestehen bleiben kann, jedoch das Gebiet der Grundgesamtheit – sprich der Fläche des Untersuchungsgebietes – massiv ausgedehnt werden muss, um eine dem Titel der Arbeit entsprechende Antwort finden zu können.

1.3 Forschungsfelder

Die Fragestellung unterliegt einer grossen Komplexität. Die Betrachtung der Forschungsfelder

- Wirtschaftsgeographie
- prozessorientierte Standortwahl
- Objekteigenschaften zeitgemässer Liegenschaften

sollen einerseits helfen die erwähnte Komplexität zu strukturieren, gleichzeitig aber auch zu vereinfachen, beziehungsweise zu reduzieren.

1.4 Angestrebtes Ergebnis

Das Resultat der Thesis soll Hinweise darauf geben, welche Qualitäten positive (oder negativen) Einflüsse auf die Raumentwicklung in Regionen um Flughäfen haben. Dadurch soll ein Beitrag geleistet werden, welcher es Kommunen, Flughafenbetreibern, Immobilienentwicklern und -besitzern ermöglicht die Wertschöpfung aus den Grundstücken und Liegenschaften rund um einen Flughafen optimieren zu können.

1.5 Vorgehensweise

1.5.1 Arbeitshypothese

Die der Arbeit zu Grunde liegende Arbeitshypothese lautet:

„Unternehmen wählen den Standort Flughafen auf Grund von Standortfaktoren, welche durch die Nähe des Flughafens entstehen. Zum Beispiel:

- kurze Transportzeiten für Kunden, Mitarbeitende und/oder Material auf Grund kurzer Distanzen zum Flughafen
- Zugriff auf Arbeitskräfte mit speziellen Fähigkeiten, welche typischerweise ihren Arbeitsort in Flughafennähe suchen
- Image welches durch die Adresse entsteht
- Nähe zu anderen Unternehmen, welche auf Grund ihrer Tätigkeit den Standort Flughafen wählen müssen.“

1.5.2 Strukturierung der Fragestellung

Um wiederum die Komplexität reduzieren und vereinfachen zu können, wurde die Fragestellung in drei Kernfragen unterteilt und lautete im vollen Wortlaut:

„Welche Faktoren bezüglich

- Makrolage (regionale Lage)
- Mikrolage (lokale Lage)
- Eigenschaften der Liegenschaft

sind für Firmen ausschlaggebend, um den Standort ihrer Geschäftsräumlichkeiten in der in der Nähe eines Flughafens oder auf den Zufahrten zu einem solchen zu wählen. Und welche bestehenden und/oder gewünschten Qualitäten dieser Faktoren beeinflussen diese Standortwahl?“

1.5.3 Theorie

Das ab initio der Arbeit geführte Studium vorhandener Forschungsergebnisse führte zur Unterteilung in die bereits erwähnten Forschungsfelder: Wirtschaftsgeographie, prozessorientierte Standortwahl und Eigenschaften von Immobilien.

1.5.4 Empire

Da die Arbeit im Zusammenhang eines Studiums der Immobilienökonomie entstand, war es nahe liegend die Empire nach den ökonomischen Grundsätzen des Angebotes und der Nachfrage zu strukturieren.

Die Nachfrage nach dem Angebot von Geschäftsimmobilien wird durch Unternehmen bestimmt. Aus diesem Grund wurde eine Erhebung unter diesen durchgeführt. Dabei wurden mehrheitlich grosse Firmen und solche mit einer potenziellen Nachfrage nach höher qualifiziertem Personal zur Umfrage eingeladen.

Durch das Erteilen von Bau- und Betriebsbewilligungen ist der Umfang und die Qualitäten des Angebots den entsprechenden Vertretern der Gemeinden gut bekannt. Also wurden auch sie zur Beantwortung einer Umfrage eingeladen. Hier konnten, dank der guten Qualität der vorhandenen Daten, alle im Scope stehenden Gemeinden eingeladen werden.

1.6 Struktur der Arbeit

Nach dem Studium der Fachliteratur und einigen konsultativen Gesprächen mit Experten wurden das Gebiet bzw. die Gemeinden bestimmt welche die Arbeit einschliessen soll. Danach wurde auf Grund der neusten Betriebszählung festgestellt, welche Branchen wo und wie stark vertreten sind. Dies ermöglichte erste Analysen und gab Hinweise darauf aus welchen Branchen sinnvollerweise Firmen zu befragen sind. Parallel dazu wurden alle Gemeinden im Untersuchungsgebiet zur Teilnahme an einer zweiten Erhebung eingeladen. Die Auswertung beider Umfragen und die darauf folgende Schlussfolgerung beendeten die Arbeit. Sinnigerweise wurden die Gliederung nach der eben beschriebenen Vorgehensweise strukturiert.

2 Grundlagen und Stand der Forschung

2.1 Wirtschaftsgeographische Betrachtung

2.1.1 Landfläche

Für den Bau eines Flughafens ist klassisch eine naturgegebene offene Ebene notwendig, welche den Bau des eigentlichen Flughafengeländes ermöglicht, sowie weitgehend hindernisfreie An- und Abflüge zulässt. Aufgrund der jeweils vorherrschenden Windverhältnisse, werden dementsprechende Pisten oder Pistensysteme gebaut. Anhand deren wiederum, entstehen dann die eigentlichen Flughafengebäude ¹. In den letzten Jahren wurden solche Flächen auch künstlich geschaffen. So zum Beispiel in Osaka Japan, als für den Bau von Kansai International Airport in der Meeresbucht vor Kobe während fünf Jahren ² eine Insel künstlich aufgeschüttet wurde. Oder umgekehrt wurden in Hongkong für den Bau des Chef Lap Kok Airports zwei Inseln abgetragen. Das dabei abgetragene Erdreich wurde dazu benutzt die Grundfläche der Inseln zu ver-schmelzen und zu vergrössern ³.

2.1.2 Standortrang

Ein Gebiet, ob naturgegeben oder künstlich erschaffen, auf welchem ein Flughafen gebaut wurde, wird nach dem Versorgungsprinzip von Christaller ⁴ zum Standort höheren Ranges. Durch die neue Rangordnung verändert sich die räumliche Struktur ⁵ innerhalb der Region. Neue Produktionsstätten und Wohngebiete entstehen, und dadurch erfährt die Ökonomie des betroffenen Gebiets eine überdurchschnittliche Dynamik.

2.1.3 Transport

Der Ausbau der Transportinfrastruktur ist in der Entwicklung jeder Region elementar. Sie hat direkte Auswirkungen auf die Standortwahl für Unternehmen und Menschen,

¹ Passagierterminals, Frachtabfertigungsgebäude, Werfthallen, Parkhäuser, Cateringstätten

² Baubeginn 1989 – Flughafen Eröffnung 1994

³ Eröffnung Juli 1998 – Bauzeit 7 Jahre

⁴ vgl. Peter Dicken / Peter E Lloyd „Standort & Raum“ - Christaller S. 31 f.

⁵ vgl. Peter Dicken / Peter E Lloyd „Standort & Raum“ – Stolper 1955 S. 37

spricht Arbeitskräften. Zudem beeinflussen die Transportwege und deren Systeme die Preise von Gütern direkt ⁿ.

Historisch betrachtet spielen im Bezug auf den Flughafen Zürich die klassischen Überlegungen der Transportwege und somit der Transportkosten eine untergeordnete Rolle. Dies rührt daher, dass die geographische Distanz nicht in den Dimensionen lag, wie sie von den Klassikern der Standorttheorien (Lösch et al) aufgezeigt wurden.

Seit der Eröffnung des Flughafens Zürich bis heute jedoch, wurden die Verkehrswege sukzessive ausgebaut. Für Firmen und Privatpersonen mit Standort im geographischen Umkreis von rund 40 km entstanden so Transportzeiten zum und vom Flughafen Zürich, welche für Schweizer Verhältnisse in vernünftigen Grössenordnungen liegen. Sie betragen rund 45 Minuten für den motorisierten individuellen Verkehr MIV beziehungsweise 1:15h für Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

2.1.4 Arbeit

Der Betrieb von internationalen Flughäfen ist Arbeitsintensiv und die anfallende Arbeit lässt sich nur beschränkt automatisieren. Dadurch bedarf ein Flughafen an einem beträchtlichen Potential von Arbeitskräften. Diese benötigten Arbeitskräfte sind zu Beginn zumindest lokal noch nicht vorhanden und es wird dadurch eine Zuwanderung ausgelöst.

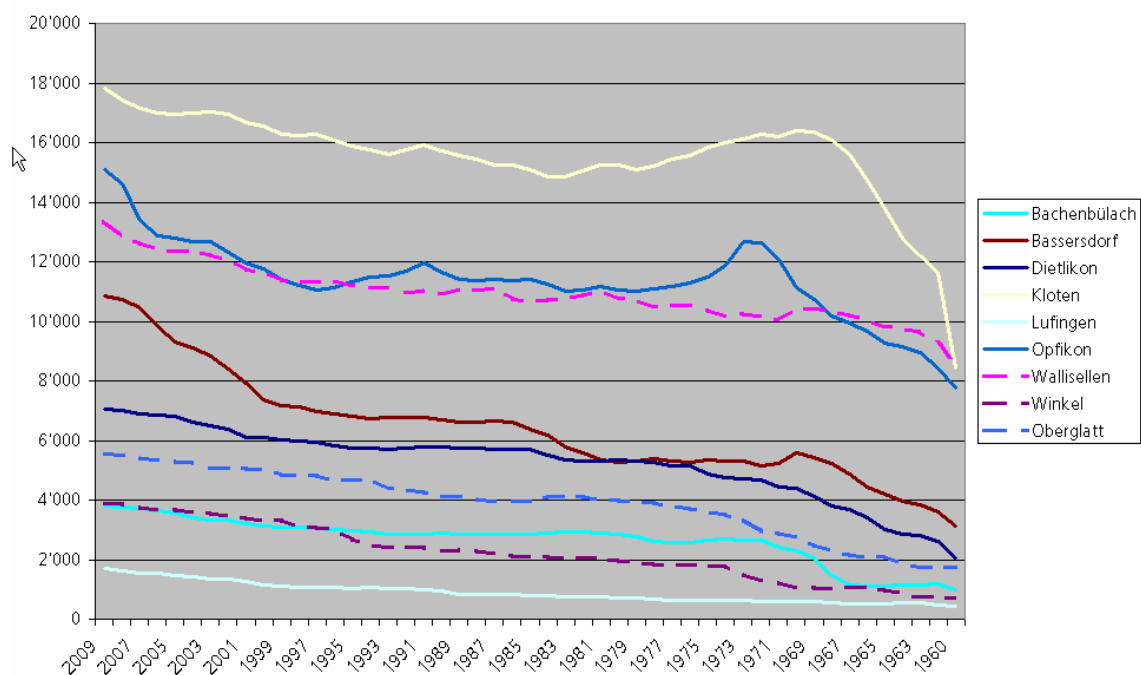


Abb 1 Bevölkerungsentwicklung der Flughafengemeinden - Quelle Amt für Statistik Kanton Zürich

Diese Zuwanderer zeichnen sich durch einen gewissen Pioniergeist aus. Sie sind grundsätzlich von der Technik fasziniert und besitzen ein gewisses „Fernweh“. Auch wenn sich dieses nicht unbedingt darin zeigt, dass solche Menschen überdurchschnittlich viel ins Ausland reisen. Zudem spricht der Grossteil des an einem Flughafen arbeitenden Personals mindestens eine oder mehrere Fremdsprachen.

Infrastruktur für Arbeitskräfte

Unbeachtet, ob ein Flughafen neu entsteht oder als Alternative zu einem bestehenden entstand, ist die umliegende Infrastruktur für Transport und Wohnen vielfach noch nicht genügend entwickelt ⁶.

Und es entstehen erst nach der in Betriebnahme eines Flughafens neben grosszügig dimensionierten Hotels und Geschäftshäusern auch Liegenschaften zu Wohnzwecken ⁷.



Abb. 2 Wohnsilos Tung Chung - rechts vom Bildrand ist der Flughafen

Wahl des Wohnortes im allgemeinen

Ein wichtiger Einflussfaktor bezüglich Arbeit und Mobilität der Arbeit ⁸ ist das Vorhandensein von attraktiven Wohnorten in einer vernünftigen Umgebung des Arbeitsortes. Hier spielen nach Diller ⁹ verschiedene Faktoren eine Rolle, welche Menschen dazu bewegen einen bestimmten Ort als ihren Wohnsitz zu wählen. Die wichtigsten dieser Faktoren sind: Bildungseinrichtungen, kulturelle Aspekte, Freizeitangebote, Politik, Wirtschaftsklima, und Image. Für wissensintensive Branchen ist das Vorhandensein der „richtigen“ Wohnlage elementar, wenn es darum geht fachlich hoch qualifizierte Mitarbeitende und Manager anstellen zu können. Beide stellen für sich und ihre Familien erhöhte Ansprüche an die Wohnlage.

⁶ <http://www.info.gov.hk/archive/napco/p-tung.html> 7. August 2010 - Die erste Tranche der neuentstandenen Wohnsilos in Tung Chung war knapp vor der Inbetriebnahme des Flughafen erstellt und bot „nur“ Wohnraum für 15'000 Menschen.

⁷ Exemplarisch sind die Liegenschaften in Tung Chung am Flughafen Chek Lap Kok in Hongkong und das „Rinku Tower Gate Building“ in Izumisano Japan, welche unmittelbar an den Brücken zu den entsprechenden Internationalen Flughäfen stehen.

⁸ vgl. Dicken 1999- Standort und Raum , S.131

⁹ vgl. Grabow 1995, - Weiche Standortfaktoren, S149

Wahl des Wohnortes in Flughafennähe

Nach der Inbetriebnahme eines Flughafen und aufgrund des noch ungenügenden Wohnangebotes, sind zuziehende Menschen meist solche, welche am Flughafen selber oder in Flughafen affinen Betrieben arbeiten. Nimmt der Flugverkehr mit der Zeit zu, so steigt – speziell in den Abflugschneisen - der Fluglärm.. Dies veranlasst die finanziell unabhängigeren Menschen in ruhigere Gegenden zu ziehen. Dadurch wird vielfach unattraktiver Wohnraum frei. Dieser wird dann häufig an finanzschwache Bewohner mit meist ausländischem Hintergrund vermietet. In Opfikon, welches direkt am Ende jener Piste liegt, welche hauptsächlich von Langstrecken Flugzeugen für den Start verwendet wird, liegt der Anteil der ausländischen Bevölkerung um rund 10% höher als der kantonale Durchschnitt ¹⁰.

2.1.5 Image oder Wirkung der Adresse

Das Vorhandensein eines Flughafens mit internationalem Streckennetz ist ein weicher Standortfaktor, weil dadurch das Image eines internationalen Standortes geschaffen wird ¹¹. Die Auswirkung auf die Makrolage ist also offensichtlich. Aber auch auf die Mikrolage bezogen, sind Assoziationen wichtig, welche Menschen mit einem gewissen Gebiet verbinden ¹².

2.1.6 Nähe zu anderen flughafenaffinen Betrieben

In der Standorttheorie ¹³ ist die Nähe zu Zuliefern und Absatzmärkten ein Faktor, der zu den harten Standortfaktoren gehört. Auf Grund der speziellen Branche Luftfahrt ist es nahe liegend, dass gewisse Unternehmen deshalb ihren Standort in der Nähe eines Flughafens wählen. Aber auch „weiche“ Gründe wie Zugang zu Netzwerken, Arbeitskontakte von Mitarbeitenden oder allgemeine informelle Kontakte können Einfluss auf die Wahl eines Standortes für ein Unternehmen haben.

¹⁰ vgl. <http://www.statistik.zh.ch/gpzh/content/vergleich.php?env=ZH&ind=205> / 7Aug2010 10:13h

¹¹ vgl. Grabow / Henckel / Holbach-Gröming 1995, S. 105 ff.

¹² zum Beispiel: Silikon Valley für Innovation in der EDV-Branche oder der Jura als Produktionsgebiet für Schweizer Uhren

¹³ vgl. Grabow / Henckel / Holbach-Gröming 1995, S. 68

2.2 Prozessorientierte betriebliche Standortwahl

Auf dem Weg zum geographischen Produktionsort eines Unternehmens spielt neben den klassischen Standortfaktoren auch der Prozess zur Standortwahl eine Rolle. Die vorliegende Arbeit hat auch diese Gegebenheit miteinbezogen, da es sich zwar nicht um einen Standortfaktor im herkömmlichen Sinn, aber um eine Einflussgrösse zum Thema der Arbeit „Standortwahl im Grossraum eines internationalen Flughafens“ handelt.

In Anlehnung an Derungs¹⁴ werden neben den klassischen Standortfaktoren behavioristische und institutionelle Ansätze betrachtet. Diese setzen sich jeweils aus den Kombinationen der Standortforschung mit der Entscheidungsprozessforschung respektive der Strategieprozessforschung zusammen.

2.2.1 Entscheidungsprozess

In Entscheidungsprozessen kommen verschiedene Einflüsse zum tragen. Die meisten davon gehören nach Grabow¹⁵ zu den weichen Faktoren und werden weiter in unternehmerischem oder personenbezogenen Hinblick unterschieden. Übergeordnet kann aber von Bildern gesprochen werden, welche sich Menschen über einen Standort vorstellen. Diese Vorstellungen beruhen auf eignen Erfahrungen und den Fähigkeiten vorhandene Informationen - selbst dann wenn sie komplex sind - zu verarbeiten. Im weitem unterliegen diese Talente den Ausprägungen der Entscheidungsheuristik, der „Immunität“ gegenüber Biases, etc. In Kombination mit der klassischen Standortforschung wird diesbezüglich vom behavioristischen Ansatz gesprochen.

2.2.2 Strategieprozess

Unter Strategieprozessen werden externe Faktoren zusammengefasst, welche bei der Wahl eines Standortes eine Rolle spielen. Grundsätzlich geht es darum, wie eine Firma mit seiner Umwelt interdependent ist. Wichtige Einflüsse hierzu stellen die Zusammenarbeit mit der Politik, Arbeitnehmerorganisationen, Verkäufer- oder Vermietern der Betriebsliegenschaften, etc. dar. Unter dem Begriff „institutioneller Ansatz“¹⁶ wird das Zusammenspiel von Strategieprozessen und der klassischen Standortforschung verstanden.

¹⁴ vgl. Derungs 2008 - S.8 / Abb.2

¹⁵ vgl. Grabow 1995 - S.67 ff.

¹⁶ vgl. Derungs 2008 - S. 47

2.2.3 Auswirkungen auf die Standortwahl

Die Fragestellung der Prozessorientiertheit einer Standortwahl reduziert sich weitgehend darauf, in wie weit der oder die Entscheidungsträger – im Sinne des homo oeconomicus ¹⁷ - auf Grund messbarer Fakten rational entscheiden, oder wie stark sie ihre Entscheide durch eigene Bilder (homo satificens) und externe Einflüsse (homo interagens) beeinflussen lassen.

2.3 Objektqualitäten

Mit der Standortwahl in Flughafennähe haben sich die Unternehmen bezüglich der viel zitierten ersten Immobilienqualität „Lage, Lage, Lage“ wohl weitgehend entschieden. Es gibt aber noch andere Objektqualitäten, welche Firmen darin beeinflussen sich für ein bestimmtes Objekt an einem bestimmten Standort zu entscheiden.

Nach den antiken architektonischen Eigenschaften „firmitas, utilitas, venustas“ ¹⁸ kategorisiert, kümmert sich der Käufer oder Mieter heutzutage wohl nicht mehr um die Eigenschaften der Festigkeit eines Gebäudes. Viel Wert wird jedoch auf die Brauchbarkeit von Räumlichkeiten gelegt.

2.3.1 Utilitas

Bauweise

Spätestens mit dem Ruf nach einer 2000 Watt Gesellschaft ¹⁹ sind sich hierzulande die Menschen der Wichtigkeit einer umweltbewussten Bauweise bewusster geworden. Dies bedeutet nicht nur, dass ein Gebäude einen geringen Verbrauch an Energie während der Betriebsdauer aufweist. Sondern auch zur Erstellung des Gebäudes Materialien verwendet werden, welche eine lange Lebensdauer aufwiesen, und sowohl in der Herstellung als auch in der Entsorgung als umweltfreundlich gelten. Zudem können mit entsprechender Architektur energieverbrauchende Effekte wie zum Beispiel Sonneneinstrahlung minimiert werden.

¹⁷ Nach Derungs 2008 – Seite 47 f.

¹⁸ nach Marcus Vitruvius 80 – 70 BC - Firmitas = Festigkeit, Utilitas = Nutzen, Venustas = Anmut, Reiz, Schönheit

¹⁹ www.novalantis.ch

Raumgrösse und Unterteilbarkeit

Das heute sehr dynamisch gewordene wirtschaftliche Umfeld verlangt nach Gebäudestrukturen, welche sich diesen schnellen Wechseln gut anpassen können. Grundsätzlich sind entsprechende Gebäudetiefen die wichtigste Voraussetzung, um diesem Anspruch folgeleisten zu können. Damit wird erreicht, dass ergonomische Arbeitsplätze eingerichtet werden können und gleichzeitig die Verkehrswege auf das notwendige Minimum beschränkt bleiben. Hierbei soll es keine Rolle spielen, ob es sich nun um Nutzungen als Grossraumbüros (open plan), Einzelbüros (single office) oder Mischformen davon handelt.

Dazu kommt die terminliche Komponente. Damit nötig gewordene Umbauten mit einem minimalen Zeitaufwand umgesetzt werden können, ist die optimale Platzierung von speziellen Gebäudeteilen wichtig. Dies gilt hauptsächlich für Gebäudeteile wie zum Beispiel Steigzonen oder tragende Wände, welche nicht ohne weiteres an einen anderen Ort im Gebäude verschoben werden können. Sie sollten daher so platziert sein damit der Grundriss der Nutzflächen möglichst nicht beeinträchtigt wird.

Kosten

Die Kosten welche für den Kauf oder die Miete bezahlt werden sind ein Faktor welcher bei jeder Standortentscheidung in Betracht gezogen werden. Eigene Erfahrungen zeigen, dass die Kenntnis von marktüblichen Kauf- und Mietpreisen vorhanden ist, jedoch vielfach nicht geprüft wird, welche Arten von Flächen mit ihren entsprechenden Grössen von den Firmen eingekauft werden. Hinzu kommen die Neben- und/oder Unterhaltskosten für ein Gebäude.

Vorhandensein anderer Firmen

Die Anwesenheit von anderen Firmen im selben Gebäude und in unmittelbarer Nähe einer Liegenschaft kann aus verschiedenen Gründen ein gewichtiger Standortfaktor sein. Einerseits entsteht dadurch die Atmosphäre an einem attraktiven Ort gewählt zu haben, weil andere diesen ebenfalls nutzen. Auf der anderen Seite ermöglicht es den Austausch von Wissen oder das Vertreten von gemeinsamen Interessen.

Möglichkeiten zur Verpflegung

Für mittlere und kleine Firmen lohnt es sich meist nicht betriebseigene Verpflegungsmöglichkeiten für die Mitarbeitenden zur Verfügung zu stellen. Daher ist es unerlässlich, dass sich in vernünftiger Nähe zur Arbeitsstätte Möglichkeiten befinden, welche es den Belegschaften ermöglicht sich zu verpflegen. Hierzu ist es wichtig, dass die Kommunen ihre Steuerungsmöglichkeiten wahrnehmen, um die Standortattraktivität zu gewährleisten.

Zugang zu öffentlichen Verkehrsnetz

Je urbaner ein Gebiet ist desto attraktiver wird es für die Angestellten eines Unternehmens mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu Arbeit zu fahren. Damit wird nicht nur Geld, sondern auch Zeit gespart. Die Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, welche auch regelmässig frequentiert werden, ist daher oft ein weicher Standortfaktor, der eine gewisse Tragweite hat, wenn ein Unternehmen Wert darauf legt mit welchen Verkehrsmitteln seine Mitarbeitenden ihren Arbeitsweg zurücklegen.

Angebot an Parkplätzen

Trotz gut ausgebauter Verkehrsnetze des öffentlichen Verkehrs, gibt es immer noch eine beträchtliche Anzahl an Menschen, welche es vorziehen mit Fahrzeugen des motorisierten individuellen Verkehrs zur Arbeit und zurück zu fahren. Diese Tatsache zieht es mit sich, dass eine gewisse Anzahl an Parkplätzen vorhanden sein muss. Wenn solche vorhanden sind, kann je nachdem die Attraktivität eines Gebäudes markant gesteigert werden. Dies deshalb, weil Abstellflächen für Fahrzeuge durch das gesteigerte Umweltbewusstsein und die damit verbundenen verschärften Vorschriften der Regulatoren ein immer rareres Gut werden.

Die Erlaubnis zu Erstellung von Parkplätzen ist für Gemeinden eine anspruchsvolle Aufgabe. Bewilligen sie zu wenig Stellplätze für den Motorfahrzeuge, so sinkt gegebenenfalls die Attraktivität ihres Standortes. Auf der anderen Seite läuft eine Kommune Gefahr den Verkehr nicht bewältigen zu können, wenn zu viele Menschen mit ihren Autos oder Motorrädern die Gemeinde anfahren um zur Arbeit zu kommen.

Freizeitangebote

Der Ruf nach Angeboten zur Freizeit Gestaltung steigt kontinuierlich. Dies hat dazu geführt, dass diesbezügliche Angebote nicht nur am Wohnort, sondern auch bei den Arbeitsstätten ein Bedürfnis darstellen. Hauptsächlich gewünscht sind Möglichkeiten zur sportlichen Betätigung. Aber auch andere Einrichtungen wie Einkaufsmöglichkeiten, Reisebüros, Bibliotheken etc. werden immer stärker nachgefragt und können einen Einfluss auf die Attraktivität eines Standortes haben.

Garderoben und Duschen

Die Menschheit wird sich ihrer Gesundheit immer bewusster. Das bringt unter anderem mit sich, dass Mitarbeitende ihre Mittagspause dazu nutzen Sport zu treiben. Oder sie kommen mit dem Fahrrad oder joggend zur Arbeit. Dies zieht nach sich, dass ein Bedürfnis besteht, am Arbeitsort über Garderoben und Duschen zu verfügen.

2.3.2 Venustas

Das innere vor allem aber das äussere Erscheinungsbild einer Liegenschaft kann unter Umständen einen starken Einfluss bei der Standortwahl haben. Insbesondere Firmen welche im Finanzdienstleistungssektor tätig sind, erachten es als wichtig, ihre Kunden in einladenden Gebäude empfangen zu können. Ja sogar Strassennamen können eine entscheidende Wirkung haben. So zum Beispiel wurde in der Gemeinde Opfikon auf Wunsch einer Grossfirma der Name einer Strasse geändert, weil es ein wichtiger Faktor zur Standortwahl war, dass die Adresse eine gewisse „Internationalität“ impliziert.

2.4 Flughafenspezifische Theorien und Grundlagen

2.4.1 Entstehung eines Flughafens und Entwicklung der umliegenden Region

Im Sinne eines meritorischen Gutes²⁰ und auf Grund der Nachfrage aus der privaten, aber vor allem aus der wirtschaftlichen Öffentlichkeit, entscheidet die raumwirksame sektorale Politik²¹ über den Standort eines Flughafens, welcher für ein Land oder für eine grössere Region eines Landes die Bedürfnisse an Luftverkehr abdecken soll. Dieser Entscheid muss in erster Priorität aufgrund von geographischen Gegebenheiten gefällt werden, welche den Bau eines Flughafens gewährleisten können. Mit diesem Entscheid entsteht sozusagen der erste Standortfaktor, welcher für alle weiteren die Basis bildet. Das ausgewählte Gebiet zeichnet sich in der Regel durch eine gewisse Distanz zu einer in der Nähe liegenden wichtigen Stadt aus und befindet sich in einem nicht urbanen Zustand.

Das plötzliche Vorhandensein eines Flughafens kann mit der Entdeckung von Rohstoffvorkommen verglichen werden. Deren Abbau zieht zunächst die Zuwanderung von Menschen nach sich. Da die Arbeitsabläufe auf einem Flughafen wenig automatisiert werden können, besteht ein grosser Bedarf an Arbeitskräften. Wegen oft unregelmässigen Arbeitszeiten²² wählen die Beschäftigten ihren Wohnort vielfach in Flughafennähe. Dadurch entsteht primärer Bedarf an Wohnflächen, welcher als Standortfaktor für die Immobilienindustrie zunächst bestimmend ist, wenn es darum geht in neue Projekte zu investieren.

Die Zuwanderung und die entstandenen Bedürfnisse des Flughafens stellen erhöhte Anforderung an das Transportsystem der Region. Neben den Passagieren und Arbeitern wollen auch Güter zum und vom Airport transportiert werden. Auf Grund der günstigen Kosten und der schnellen Verfügbarkeit, wird zuerst das Strassensystem ausgebaut. Sobald dieses über eine gewisse Kapazität verfügt, wird der Standort Flughafen auch für Firmen interessant welche keine Affinität zum Flughafen haben.

²⁰ vgl. Thierstein Alain Prof Dr. 2000 – S. 6

²¹ vgl. Thierstein Alain Prof Dr. - Vorlesung „Standortmanagement“ MAS Real Estate - Lehrgang 2010

²² auf Flughäfen wird vielfach in Früh- Spät und Nachtschichten gearbeitet

2.4.2 Geschichte des Flughafens Zürich

Am 14. Juni 1948 landete als erste Maschine eine DC-4 der Swissair auf dem neu erstellten Flughafen Zürich-Kloten. 1953 Wurde das Passagierterminal eröffnet und sieben Jahre später das Zeitalter des Flugverkehrs mit strahlgetriebenen Flugzeugen eingeläutet.

In den nächsten neun Jahren - zwischen 1960 und 1969 - wurde die Autobahn Richtung Zürich gebaut. Diese endete in Richtung Bülach in Kloten und Richtung Zürich knapp vor der Stadtgrenze in Opfikon-Glattbrugg. Um den mit dem Zug anreisenden Passagieren eine bessere Verbindung zu Flughafen anbieten zu können, betrieb die Swissair einen direkten Busbetrieb vom Zürich Hauptbahnhof an den Flughafen und zurück. Dieser konnte, falls freie Plätze vorhanden waren, auch von Mitarbeitenden benutzt werden.

1976 wurde ein Jahr nach der Eröffnung des Terminal B ²³ und das Ladenzentrum „Airport Plaza“ eröffnet. Einzigartig an diesem Detailhandelsbereich war die Tatsache, dass verlängerte Öffnungszeiten galten. Es konnte nämlich sowohl an Sonn- und Feiertagen eingekauft werden. Die Bevölkerung entdeckte diesen Vorteil sukzessive und nutzte ihn zusehends. An Feiertagen wie Ostermontag standen die Kunden teilweise bis zu zweieinhalb Stunden Schlange um ihre Einkäufe (insbesondere Lebensmittel) bezahlen zu können.

Die wichtige Anbindung an das Bahnnetz wurde 1980 mit der Eröffnung des Flughafenbahnhofes realisiert. Fünf Jahre später wurde das zweite Fingerdock im damaligen Terminal A ²⁴ eröffnet. Ebenfalls 1985 wurde das Autobahnteilstück Nordring in Betrieb genommen. Kurz davor wurde mit dem Autobahndreieck Zürich Ost, das schon seit den 60er Jahren bestehende Autobahnstück des Flughafens, welches Richtung Zürich führt mit den Nationalstrassennetz ²⁵ zusammengeführt.

Eine allgemeine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs erfolgte 1990 mit der Einführung der S-Bahn. Diese erhöhte die Zugsfrequenzen und die -kapazitäten enorm. In der Zwischenzeit ist der Flughafenbahnhof zu einem der meist „befahrenen“ Haltestellen des schweizerischen öffentlichen Verkehrsnetzes geworden.

²³ erstes Fingerdock

²⁴ heutigen A1

²⁵ heute Terminal 1

Im Jahr 2003 wurde das Fingerdock E ²⁶ eröffnet und ein Jahr später der neue Bushof mit dem erweiterten Airportshopping dem Publikum übergeben.

Der jüngste, aber sehr bedeutende Meilenstein ist die Eröffnung der Glattalbahn im Jahr 2010. Diese Strassenbahn stellt eine weitere direkte Verbindung vom Flughafen zum Hauptbahnhof dar. Ihr Weg führt durch die Gemeinde Opfikon und den prosperierenden Stadtteil Zürich Nord und bedient Haltestellen vor verschiedenen Gebäuden der Züricher Hochschulen. Der weitere Ausbau Richtung Wallisellen und Dübendorf wurde bereits begonnen. Und es bestehen Pläne zum Bau eines Ringes, welcher die Gemeinden Dietlikon und Bassersdorf dann ebenfalls bedienen soll.

2.4.3 Soziologische und ökonomische Auswirkung von Flughäfen

Bevölkerungsentwicklung

Die Entwicklung der Bevölkerung der Gemeinden Kloten, Opfikon und Wallisellen hat nach dem Umzug des Flughafens von Dübendorf nach Kloten im Vergleich zu anderen Gemeinden, welche in einer ähnlichen Entfernung zum Airport liegen, überproportional zu genommen ²⁷. Ebenso überdurchschnittlich war sie gegenüber der mittleren Entwicklung im Kanton Zürich. Nach den 70er Jahren nahm die Entwicklung das Niveau der anderen Kommunen im Kanton Zürich an. Diese Gemeinden konnten durch den Zufluss an Kapital, welcher hauptsächlich durch die Zuwanderung entstand, bis heute ihren Steuerfuss tiefer halten, als das im sonst im Kanton üblich ist.

Ökonomische Auswirkungen

Nicht nur die Entwicklung des Flughafens in Kloten zeigt, dass ein solcher spezielle Auswirkungen auf die umliegende Region hat. Hakfoort, Poot und Rietveld ²⁸ nennen in ihrem Aufsatz zwei Ebenen dieser Auswirkung. Einerseits jenen des eigentlichen Zwecks eines Airports, nämlich zusätzliche und neue Transportkapazitäten zu schaffen. Andererseits hat das Entstehen eines Pols des Wachstums ²⁹ direkte und indirekte Auswirkungen in der regionalen Ökonomie. Bei der Betrachtung der Generierung von

²⁶ auch Midfield Terminal genannt

²⁷ siehe Kapitel 2.1.4 / Abb. 1.

²⁸ Hakfoort, Jacco / Poot, Tom / Reitveld, Piet: The Regional Economic Impact of an Airport: The case of Amsterdam Schiphol Airport in: *Regional Studies*, Vol. 35, Nr. 7, October 2001, Seite S595 - 604

²⁹ engl. Growth Pol

Arbeitsplätzen wurde am Beispiel Amsterdam Schiphol festgestellt, dass ein Arbeitsplatz am Flughafen zwei weitere in der Region generiert.

Beer und Paelser³⁰ gehen in ihrer Arbeit bezüglich des Flughafens München noch einen Schritt weiter und unterteilen den Begriff „Growth Pole“ in zwei Aufgabenfelder. Sie nennen diese:

- Der Flughafen als Wirtschaftsunternehmen
- Der Flughafen als Standortfaktor für Industrie und Gewerbe

Die Untersuchungen der Situation in München bestätigt das Ergebnis der holländischen Erhebung und spricht ebenfalls von einem Multiplikator der Arbeitsplätze im Umland mit einem Faktor von zwei bis zweieinhalb, welche ein Arbeitsplatz am Flughafen erzeugt.

In den letzten Jahren sind an einigen Flughäfen so genannte Airport Cities³¹ entstanden. Dabei handelt es sich um eigentliche Einkaufszentren welche landseits³² dieser Flughäfen gewachsen sind. Damit ergeben sich umfangreiche Retailbereiche, welche einen weitaus grösseren wirtschaftlichen Nebeneffekt mit sich bringen, als dies der bisherige zollfreie Verkauf von Gütern an abfliegende Passagiere mit sich brachte. Solche Airport Cities bilden neben dem bedeutenden Unternehmen „Flughafen“ einen weiteren wichtigen Motor der wirtschaftlichen Entwicklung.

Als Vorteile des Standortfaktors „Flughafen“ werden als direkte Wachstumsauswirkungen die wegfallenden, zeitlichen und monetären Transportkosten genannt, welche entstanden wären, hätte ein anderer Flughafen benutzt werden müssen. Als indirekte Wachstumseffekte beziffern Beer / Paelser³³ die Kosteneinsparungen der Unternehmen, welche besonders bei exportorientierten Branchen anfallen.

Eine weitere Auswirkung auf das wirtschaftliche Wachstum hat die Zuwanderung der Bevölkerung im Umland eines Flughafens gezeigt³⁴. Die Zunahme von kleineren und

³⁰ vgl. Beer / Paelser 2008 – S. 32

³¹ Haas, Hans-Dieter und Wallisch, Matthias: Wandel des Münchner Flughafens zur „Airport City“, Geographische Rundschau 60, Heft 10/2008 Seite 33

³² der Ausdruck landseitig (engl. landside) wird für jenen Teil der Flughäfen verwendet, welcher auch nicht abfliegenden oder ankommenden Passagieren zugänglich ist.

³³ vgl. Beer / Paelser 2008 – S. 34

³⁴ Hujer, Jens : Regionalökonomische Effekte von Flughäfen, Diss, Frankfurt am Main, Peter Lang, 2008

mittleren Unternehmen, speziell im Retailbereich, trat bei den neu entstandenen Flughäfen in den 50er Jahren auf und ist auch heute noch so zu beobachten³⁵.

Die ökonomische Effektivität hängt jedoch direkt von der Grösse des Flughafens und dessen Streckennetz ab. Insbesondere davon, ob Linien-, Charterverkehr oder Verkehr der Business Aviation, beziehungsweise Kombinationen davon den Flughafen anfliegen. Fehlt der Linienverkehr mit einem minimalen Streckennetz, so fallen die ökonomischen Auswirkungen geringfügig aus. Dies zeigen verschiedene Regionalflughäfen, wie zum Beispiel Bern oder Lugano und wird unter anderem in Arbeiten von Gantenbein³⁶ und Dross / Thierstein³⁷ bestätigt.

Nachteilige Auswirkungen

Der Vollständigkeit halber seien hier auch die Nachteile erwähnt, welche ein Flughafen mit sich bringt. Da sind auf der einen Seite die umweltbelastenden ökologischen Auswirkungen, wie die Zunahme des Lärms und die erhöhten Emissionen von Abgasen durch die Flugzeuge selber zu nennen, und auch der erhöhte motorisierten Individualverkehr belastet die Region ökologisch. Andererseits bindet der Bau eines Flughafens und dessen Infrastruktur einiges an Kapital aus der Region. Und es kann mehrere Jahre dauern, bis sich diese Investitionen auszahlen bzw. der Betrieb des Flughafens nicht mehr defizitär ist. Dieser Betrachtungswinkel ist jedoch nicht Teil dieser Arbeit und wird deshalb nicht weiter behandelt, obwohl ein Einfluss auf die Standortfaktoren nahe liegend und wahrscheinlich ist.

³⁵ vgl. auch Kapitel 2.4.2 - Geschichte des Flughafens Zürich

³⁶ vgl. Gantenbein 2008 – S. 267

³⁷ vgl. Dross / Thierstein 2007 – S. 7

3 Grundgesamtheit des Beobachtungsgebietes

3.1 Definition der Grundgesamtheit des Beobachtungsgebietes

3.1.1 Gemeinden in Scope

Der ökonomische Einfluss eines internationalen Flughafens auf die räumliche Entwicklung ist unterschiedlich, und hängt vom Standort der anderen in der Nähe liegenden Flughäfen mit ähnlichen Anbindungen an das Luftverkehrsnetz ab. Im Falle von Zürich dehnt sich dieses Einflussgebiet fast landesweit aus. Zudem ist es im südlichen Raum Deutschlands und im westlichen Teil Österreichs landesgrenzenübergreifend. Auch der norditalienische Raum wählt vielfach den Verkehrsknotenpunkt Zürich für den Personen- und Güterverkehr als Zugangsort zur internationalen Luftfahrt. Bezüglich der Fragestellung der vorliegenden Forschungsarbeit wurden alle Gemeinden welche im Umkreis von 40 Kilometer um den Flughafenkopf ³⁸ liegen erfasst. Dieses Gebiet umfasst 464 Gemeinden.

Aufgrund der Relevanz der zeitlichen Erreichbarkeit des Flughafens wurde die Grundgesamtheit um jene Gemeinden reduziert, welche Reisezeiten von über 1:15 h mit öffentlichen Verkehrsmitteln ³⁹ haben. Sowie um jene für welche der motorisierte Individualverkehr mehr als 45 Minuten ⁴⁰ Fahrzeit benötigen. Dadurch blieben 394 Gemeinden im Fokus der Untersuchung ⁴¹.

Somit fallen Gemeinden von acht Kantonen in die Beobachtungsmenge. Mit 168 (entspricht 98%) seiner Gemeinden ist der Kanton Zürich absolut und relativ am stärksten vertreten. Gefolgt vom Kanton Aargau mit 143 (65%) Gemeinden. Den ge-

³⁸ Der Flughafenkopf definiert sich durch die Lage der meistfrequentierten Gebäude des Flughafens. Dies sind unter anderen die Abflug- und Ankunftshallen der Passagiere und die Gebäude zur Frachtabfertigung.

³⁹ Die Evaluation der Fahrzeiten mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erfolgte per Fahrplanabfrage im Internet der schweizerischen Bundesbahn SBB (www.sbb.ch) für Verbindungen vom 21. Mai 2010 vom Bahnhof der jeweiligen Gemeinde zum Bahnhof des Flughafens Zürich. Verfügt die Gemeinde nicht über einen Bahnhof, so wurde die Haltestelle des Busverkehrsnetzes gewählt, welche auf Grund ihres Namens auf ihre geographische Lage zur Ortsmitte hinweist (z.B. Dorfplatz, Gemeindehaus, Post, etc.)

⁴⁰ Die Evaluation der Fahrzeiten mit dem Motorisieren Individualverkehr wurden per Abfrage der Fahrzeiten im Internet auf dem Portal des Routenplaners der search.ch AG in 6405 Immensee (route.search.ch) an den Tagen 25. und 26. Mai 2010 gewählt.

⁴¹ Anhänge 1 Tabellen der Gemeinden in Scope

ringsten Anteil hat der Kanton Luzern mit 5 (6%) der Gemeinden. Die 9 (11%) beteiligten Gemeinden des Kantons Zug entsprechen 82% aller Gemeinden des Kantons.

3.1.2 Relative Lage zum Flughafen und der Stadt Zürich

Das Beobachtungsgebiet wurde in drei Ringe rund um den Flughafen unterteilt.

Innerer Ring

Die innerste Zone schliesst jene Gemeinden ein, welche sich auf im Umkreis des halben Weges vom Flughafen zur Central Business District (CBD) der Stadt Zürich befinden. Der Radius entspricht ca. 5 km und schliesst 9 Gemeinden ein ⁴²

Mittlerer Ring und Städte

Der mittlere Ring wurde so gewählt, damit er die Stadt Zürich und ihre unmittelbaren Vororte einschliesst. Hintergrund hierzu ist die Tatsache, dass es Firmen gibt die bewusst Standorte gewählt haben die auf der Seite der Stadt Zürich liegen, welche der Seite zum Flughafen gegenüber liegt. Dieses Gebiet umfasst 71 Gemeinden. Die beiden Städte Winterthur und Zürich gehören grundsätzlich zu dieser Menge. Um die urbanen Eigenheiten überprüfen zu können wurden diese jedoch als weitere Teilmenge ausgeschieden.

Äusserer Ring

314 Gemeinden befinden sich im äusseren Ring. Sie liegen im liegen im Kreissektor zwischen 15 und 40 Kilometer um den Flughafen.

3.2 Firmen im Beobachtungsgebiet

3.2.1 Systematik der Wirtschaftszweige

Um feststellen zu können welche Firmen und Arbeitsstätten sich in der definierten Grundgesamtheit ansiedeln und in welcher Branche sie tätig sind, wurde das Register Betriebszählungen des BFS zurückgegriffen. Dieses ist nach der Systematik NOGA 2008 ⁴³ des BFS gegliedert. Damit soll erreicht werden, dass die Arbeit gegebenenfalls

⁴² in den Anhängen 2 bis 5 durch rote Punkte gekennzeichnet

⁴³ Diese schweizerischen Systematik NOGA2008 lehnt sich an der europäischen NACE (Nomenclature Générale des Activités économiques) an, welche wiederum die von den Vereinten Nationen definierten ISIC (International Standard Industrial Classification of all Economic Activities) als Grundlage hat.

auch auf andere internationale Flughäfen angewandt werden kann.

3.2.2 Relevante Wirtschaftszweige

Auf Grund der Relevanz zur Standortwahl im Bezug zu einem Flughafen wurde die Betrachtung auf neun Abschnitte ⁴⁴ beschränkt. Dies deshalb, weil es wenig sinnvoll erscheint das Vorhandensein bzw. die Standortwahl von Unternehmen zu betrachten, welche die Förderung von Bodenschätzen betreiben. Auf Grund dieses Hintergrundes wurden die Firmen der Abschnitte gemäss Tabelle Abb. 1 zur untersucht.

Abschnitte	Titel 2008
C	VERARBEITENDES GEWERBE/HERSTELLUNG VON WAREN
G	HANDEL; INSTANDHALTUNG UND REPARATUR VON MOTORFAHRZEUGE
H	VERKEHR UND LAGEREI
I	GASTGEWERBE/BEHERBERGUNG UND GASTRONOMIE
J	INFORMATION UND KOMMUNIKATION
K	ERBRINGUNG VON FINANZ- UND VERSICHERUNGSDIENSTLEISTUNGEN
L	GRUNDSTÜCKS- UND WOHNUNGSWESEN
M	ERBRINGUNG VON FREIBERUFLICHEN, WISSENSCHAFTLICHEN UND TECHNISCHEN DIENSTLEISTUNGEN
N	ERBRINGUNG VON SONSTIGEN WIRTSCHAFTLICHEN DIENSTLEISTUNGEN

Tbl. 1 - betrachtete Wirtschaftszweige nach NOGA

Für weiterführende Analysen wurde zudem die erste Unterkategorie verwendet. Somit entsteht eine Unterteilung von 51 Arten ⁴⁵ von wirtschaftlichen Tätigkeiten der im Fokus stehenden Unternehmen und Arbeitsstätten.

⁴⁴ In NOGA 2008 werden 21 Wirtschaftszweige unterschieden. Diese werden Abschnitte genannt. Danach wird in weitere vier Unterkategorien unterschieden, wovon letztere für schweizerische Bedürfnisse verwendet wird.

⁴⁵ Nach NOGA 2008 werden die Kategorien welche den Abschnitten folgen Arten genannt. Sie sind mit Zahlen codiert

3.2.3 Betriebsgrössen

Die Betriebszählung des BFS unterscheidet die Betriebe und Arbeitsstätten nach ihren Grössen. Dies geschieht an Hand der Anzahl Mitarbeitenden und Vollzeitäquivalenten (FTE) nach folgender Clusterung:

- Mikro 1 bis 9 FTE
- Klein 10 bis 49
- Mittel 50 bis 249
- Gross 250 und mehr.

3.2.4 Analyse der Betriebszählung

Relative Häufigkeit der Betriebe nach Grösse und Beobachtungssektor

Die Grundgesamtheit weist in ihren 394 Gemeinden 82'941 Betriebsstätten aus. In der Betrachtung der relativen Häufigkeit der Betriebsgrössen sind die kleinen, mittleren und grossen Betriebe im inneren Ring überproportional (fast doppelt bis dreifach) vertreten. Bei den Grossunternehmen vermögen die proportionalen Anteile der beiden Städte Winterthur und Zürich eine ähnlich grosse Dimension zu erreichen, wie jene der neun Gemeinden unmittelbar um den Flughafen.

Rayon/Grösse	Mikro		Kleine		Mittlere		Grosse		Total
Aussen	39'771	87.8%	4'600	10.2%	817	1.8%	100	0.2%	45'288
Innen	2'722	77.7%	595	17.0%	162	4.6%	26	0.7%	3'505
Mitte	10'133	86.5%	1'274	10.9%	272	2.3%	38	0.3%	11'717
Winterthur & Zürich	18'834	84.0%	2'814	12.5%	654	2.9%	129	0.6%	22'431
Total	71'460	86.2%	9'283	11.2%	1'905	2.3%	293	0.4%	82'941

Tbl. 2 - absolute und relative Verteilung der Betriebe nach Grössen d

Relation der Anzahl Betriebe des inneren Ringes gegenüber den anderen Ringen

Wird die Verteilung der Betriebe des inneren Ringes nach Abschnitten mit den anderen Ringen verglichen, zeigt sich gegenüber der relativen Häufigkeit der ganzen Region ein kongruentes Bild. In den Gemeinden um den Flughafen ist in keinem der Wirtschaftszweige der relative Anteil der Mikrobetriebe grösser als in den Kommunen der anderen Ringe. Bei kleinen Unternehmen und Arbeitsstätten heben sich der Anteil der Abschnitte G, H und N deutlich von der relativen Verteilung der anderen Untermengen der Grundgesamtheit ab. Ausser im Sektor des verarbeitenden Gewerbes (C) sind die

Anteile mit jenen der beiden grossen Städte vergleichbar. Bei den mittleren Betrieben ist er Anteil in sieben Abschnitten überproportional. In den beiden anderen Abschnitten H und K ist der Anteil gegenüber dem äusseren und mittleren Ring zwar immer noch überproportional, betrachtet man jedoch die Verteilung der grossen Städte, so erreichen diese ähnlich hohe Werte.

Rayon	Abschnitte	Summe von Mikro	Summe von Kleine	Summe von Mittlere	Summe von Grosse	TTL	%mikr	%kl	%mitte	%gross
aussen	C	4796	1126	361	70	6353	75.5%	17.7%	5.7%	1.1%
innen	C	241	68	24	6	339	71.1%	20.1%	7.1%	1.8%
mitten	C	1122	287	76	16	1501	74.8%	19.1%	5.1%	1.1%
Stadt	C	1235	195	43	14	1487	83.1%	13.1%	2.9%	0.9%
aussen	G	12278	1466	213	8	13965	87.9%	10.5%	1.5%	0.1%
innen	G	964	207	41	3	1215	79.3%	17.0%	3.4%	0.2%
mitten	G	3178	453	91	5	3727	85.3%	12.2%	2.4%	0.1%
Stadt	G	4885	641	108	9	5643	86.6%	11.4%	1.9%	0.2%
aussen	H	2107	309	62	10	2488	84.7%	12.4%	2.5%	0.4%
innen	H	279	87	23	6	395	70.6%	22.0%	5.8%	1.5%
mitten	H	611	88	24	3	726	84.2%	12.1%	3.3%	0.4%
Stadt	H	548	105	45	10	708	77.4%	14.8%	6.4%	1.4%
aussen	I	2914	382	21		3317	87.9%	11.5%	0.6%	
innen	I	168	59	15	1	243	69.1%	24.3%	6.2%	0.4%
mitten	I	604	84	6		694	87.0%	12.1%	0.9%	
Stadt	I	1416	469	42	4	1931	73.3%	24.3%	2.2%	0.2%
aussen	J	3026	225	38	2	3291	91.9%	6.8%	1.2%	0.1%
innen	J	236	43	13		292	80.8%	14.7%	4.5%	
mitten	J	810	87	21	1	919	88.1%	9.5%	2.3%	0.1%
Stadt	J	1661	241	52	20	1974	84.1%	12.2%	2.6%	1.0%
aussen	K	1662	296	45	3	2006	82.9%	14.8%	2.2%	0.1%
innen	K	83	23	12	7	125	66.4%	18.4%	9.6%	5.6%
mitten	K	320	54	13	9	396	80.8%	13.6%	3.3%	2.3%
Stadt	K	1129	368	217	49	1763	64.0%	20.9%	12.3%	2.8%
aussen	L	881	41			922	95.6%	4.4%		
innen	L	62	10	3		75	82.7%	13.3%	4.0%	
mitten	L	259	10	1		270	95.9%	3.7%	0.4%	
Stadt	L	469	66	9	2	546	85.9%	12.1%	1.6%	0.4%
aussen	M	9552	488	44	7	10091	94.7%	4.8%	0.4%	0.1%
innen	M	488	53	16	1	558	87.5%	9.5%	2.9%	0.2%
mitten	M	2544	124	25	4	2697	94.3%	4.6%	0.9%	0.1%
Stadt	M	6216	549	94	14	6873	90.4%	8.0%	1.4%	0.2%
aussen	N	2555	267	33		2855	89.5%	9.4%	1.2%	
innen	N	201	45	15	2	263	76.4%	17.1%	5.7%	0.8%
mitten	N	685	87	15		787	87.0%	11.1%	1.9%	
Stadt	N	1275	180	44	7	1506	84.7%	12.0%	2.9%	0.5%

Tbl. 3 - Verteilung der Betriebsgrössen nach Abschnitten (absolut & relativ)

Im Abschnitt C sind im inneren Ring mittlere und grosse Betriebe der Nahrungs- und Futtermittelherstellung sowie der Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstung übermässig vertreten. Dazu kommen die mittleren Betriebe der Herstellung chemischer Erzeugnisse und jener von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen, sowie der Herstellung von Möbeln.

In allen drei Arten des Zweiges des Motorfahrzeughandels G sind die mittleren und grossen Betriebe im inneren Ring übervertreten.

Erwartungsgemäss sind die Grossbetriebe der Art „Luftverkehr“ im Abschnitte „Verkehr und Lagerei“ (H) in Flughafennähe übervertreten. Ebenso verhält es sich mit den beiden Arten Gastronomie und Hotellerie des gleichnamigen Abschnittes I.

Einzigartig ist die Überproportionalität der Kleinbetriebe der Art Informationsdienstleistungen im Abschnitt „Information und Kommunikation“ im inneren Ring.

Im Finanzdienstleistungsbereich fällt auf, dass die Überproportionalität einzig bei den Betrieben der Versicherungen fehlt. Betrachten man die reale Lage der grossen Versicherer in Zürich, so liegen grosse Arbeitsstätten unmittelbar an der Stadtgrenze zum Flughafen. Daraus darf geschlossen werden, dass dieser „Ausreisser“ abgrenzungsbedingt zu erklären ist.

Die Mittleren Betriebe des Grundstücks und Wohnungswesens (L) sind übervertreten.

Im Wirtschaftszweig freiberuflicher, wissenschaftlicher und technischer Dienstleistung zeigt sich eine starke Tendenz der mittleren und grossen Firmen im Ring um den Flughafen und in den beiden Städten.

Bei den sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen des Abschnittes N bestätigt sich die allgemeine Tendenz. Nennenswert ist die Übervertretung der Grossbetriebe der Reisebranche.

Diskussion zu Beurteilung der relativen Grösse der Betriebe

Bei der Betrachtung scheint sich eindeutig zu bestätigen, dass sich im Gebiet um den Flughafen Firmen beziehungsweise deren Arbeitsstätten ab zehn Stellen unabhängig des Wirtschaftssektors eher niederzulassen scheinen als sie dies in den anderen Gebieten tun. Nur in der Betrachtung der beiden Städte Winterthur und Zürich werden teil-

weise ähnliche Werte erzielt. Ob sich diese relative Überproportionalität in effektiven Werten widerspiegelt, lässt sich auf Grund noch fehlender Daten für die Grundgesamtheit nicht belegen. Damit ist gemeint, dass die Grösse der überbauten Fläche noch nicht für alle Gemeinden erfasst ist ⁴⁶. Das heisst, die Grösse der überbauten Flächen ist noch nicht in allen Gemeinden erfasst. Somit können noch keine schlüssigen Vergleiche der überbauten Flächen bzw. deren Volumina pro Gemeinde und Betrieb gemacht werden.

In einer oberflächlichen Betrachtung der überbauten Siedlungsfläche pro Kopf ⁴⁷ lässt sich keine Abweichung von städtischen und ländlichen Gebieten feststellen.

⁴⁶ die Aufnahme sollte 2011 abgeschlossen sein.

⁴⁷ Zahlengrundlage für diese Berechnung wurde aus verschiedenen statistischen Quellen zusammengetragen oder berechnet und hält wissenschaftlichen Anforderungen nicht stand.

4 Empire

Die empirische Arbeit fand auf zwei Ebenen statt:

- Befragung aller Gemeindevertreter
- Befragung einer Auswahl von Firmenvertretern ⁴⁸

Wo sinnvoll wurden thematisch beiderseits dieselben Fragen gestellt. Unterschiede gab es bei der Fragestellung zur Objektqualität (nur bei der Firmenbefragung) und der Wohnortwahl (nur bei der Gemeindebefragung).

4.1 Firmenbefragung

Insgesamt wurden 33 Firmen der Grundgesamtheit befragt. Bei der Auswahl wurde auf die geografische Lage und die Grösse der Firmen geachtet. In Anbetracht der ökonomischen Relevanz grosser Firmen, wurden hauptsächlich Unternehmen mit Personalkörper von über 250 Stellenprozenten befragt. Im äusseren Ring wurden Firmen in Orten mit hoher wirtschaftlicher Aktivität zur Befragung ausgewählt.

Mit 28 eingegangenen Antworten wurde ein Rücklauf von 83.6% erreicht ⁴⁹.

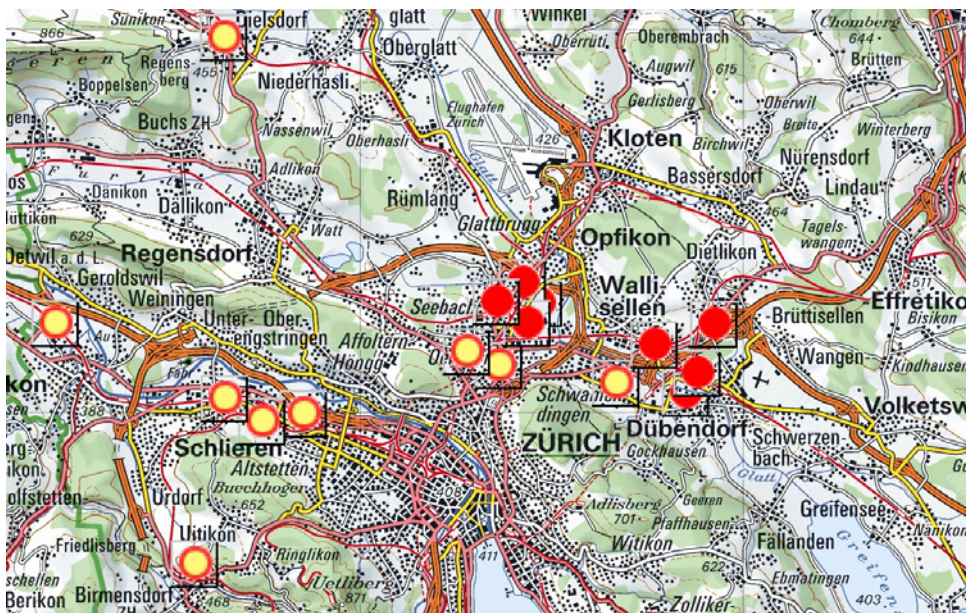


Abb 3 - Ausschnitt der gewählten Firmenübersicht - vollständige Karte im Anhang 1

⁴⁸ bei der Auswahl der Firmen wurden solche des Abschnittes M „Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen“ überproportional gewählt. Dies weil der Anteil solcher Firmen rund einen Viertel aller Betreibe der Grundgesamtheit ausmacht. So zum Beispiel wurden die EMPA in Dübendorf, das Forschungscenter von Roche in Rotrist und jenes von IBM in Rüschlikon zur Befragung eingeladen.

⁴⁹ Anhang 6: Liste der Firmen / Anhang 7 & 8 Übersichtskarten (rote Punkte = Firmen des inneren Ringes / gelbe Punkte mit einfachem Rand = Firmen des mittlern Rings / Rest = äusserer Ring

4.1.1 Standortwahl in Flughafennähe in der Vergangenheit

In der Grundgesamtheit spielte die Nähe zum Flughafen bei fast der Hälfte (44%) keine Rolle. Fast zu erwarten war das Resultat der befragten Unternehmen im inneren Kreis. Dort war die Nähe zum Airport für 50% ein entscheidender Faktor

Flughafennähe	kein Einfluss		entscheidend
Vergangenheit	1	2	3
aussen	50%	38%	13%
innen		50%	50%
Mitte	63%	25%	13%
Stadt	60%	20%	20%
Total	44%	33%	22%

Tb1. 4: Firmen - Flughafennähe - Vergangenheit

Eine Firma aus dem flughafennahen Stadtgebiet Oerlikon gab an, dass bei Ihrer Standortwahl die Flughafennähe aus Gründen der Kunden und für Mitarbeitende ausserordentlich wichtig war.

4.1.2 Standortwahl in Flughafennähe in der Zukunft

Die Beurteilung der künftigen Wichtigkeit der Lage zum Airport differiert nur bei den Firmen im äusseren Kreis wesentlich. Dort wird geschätzt, dass 50% (+12%) der Unternehmen die Nähe zum Flughafen in ihrer Standortentscheidung einbeziehen. Bei 25% (+12%) wird sie sogar eine entscheidende Rolle spielen. Bei Unternehmen des inneren Kreises wird die Nähe zu Flughafen weiterhin eine Entscheidende Rolle spielen. Sie wird jedoch in der Entscheidungsfindung eine höhere Rangordnung einnehmen.

Flughafennähe	kein Einfluss		entscheidend
Zukunft	1	2	3
aussen	25%	50%	25%
innen		50%	50%
Mitte	33%	56%	11%
Stadt	60%	20%	20%
Total	29%	46%	25%

Tb1. 5: Firmen - Flughafennähe - Zukunft

4.1.3 Arbeitskräfte

In der Betrachtung der Grundgesamtheit verteilt sich die Wichtigkeit des Zugriffs auf bestimmte Arbeitskräfte fast entsprechend der Kurve der Normalverteilung. In der Betrachtung der einzelnen Ringe ist jedoch Erkennbar, wie im äusseren und mittleren Ring der Zugriff auf Humanresources keine oder eine untergeordnete Rolle spielt. In der Stadt aber ist Standortfaktor Arbeit für 40% der Firmen ein entscheidendes Element.

Verfügbarkeit	Bedingung			kein Einfluss	
Arbeitskräfte	1	2	3	4	5
aussen		13%	63%		25%
innen		33%	33%	33%	
Mitte	11%	11%	22%		56%
Stadt	40%	20%	20%	20%	
Gesamtergebnis	11%	18%	36%	11%	25%

Tb1. 6: Firmen - Verfügbare Arbeitskräfte

4.1.4 Image

Die Wirkung der Adresse spielt bei allen Firmen eine keine oder höchstens eine untergeordnete Rolle.

Wirkung Adresse	Bedingung		kein Einfluss		
	1	2	3	4	5
aussen			25%		75%
innen			33%	33%	33%
Mitte			38%	25%	38%
Stadt			20%	60%	20%
Total			30%	26%	44%

Tbl. 7: Firmen -Wirkung der Adresse

4.1.5 Fahrzeit ÖV / MIV

Analog zu den Antworten der Relevanz der Lage zum Flughafen, haben auch etwas mehr als die Hälfte aller antwortenden Firmen eine Wertung bezüglich des Anspruchs an die Fahrzeiten zum Flughafen abgegeben. Die Gewichtung ist für öffentlichen und den Strassenverkehr fast gleich. Der Anspruch in weniger als 15 min oder 1:15 h (MIV) Reisezeit zu benötigen ist mit Anteilen welche unter 5% liegen verschwindend klein. Die Anteile der Ansprüche zwischen 30 Minuten und einer Stunde an den Flughafen reisen zu können sind mit jeweils rund 15% sozusagen gleichgross.

Anspruch Reisezeit ÖV	*	<15'	<30'	<45'	<60'	<75'
aussen	25%	1	2	3	4	5
innen	33%	17%	33%	17%		13%
Mitte	57%			29%	14%	
Stadt	80%		20%			
Gesamtergebnis	46%	4%	15%	12%	19%	4%

* kein Anspruch an die Reise- /Transportzeit

Tbl. 8: Firmen - Anspruch an Reisezeit ÖV

Anspruch Reisezeit MIV	*	<15'	<30'	<45'	<60'	<75'
aussen	25%	1	2	3	4	5
innen	33%	17%	50%	25%	25%	13%
Mitte	57%	14%	14%		14%	
Stadt	60%		20%		20%	
Gesamtergebnis	42%	8%	23%	8%	15%	4%

* kein Anspruch an die Reise- /Transportzeit

Tbl. 9: Firmen -Anspruch an Reisezeit MIV

4.1.6 Anbindung ÖV Netz

Über die Grundgesamtheit der befragten Firmen, ist der Anspruch an die Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz praktisch indifferent. Für nur 7% war die Anbindung an das Netz des öffentlichen Verkehrs Bedingung. Beachtenswert ist, dass sich diese geringe Menge ausschliesslich aus Antworten von Firmen aus den Gemeinden des inneren Kreises stammen. Ebenfalls atypisch sind die 60% der Antworten von Firmen aus der Stadt, welche 60% deren Menge ausmacht.

Anbindung ÖV-Netz	Bedingung		kein Einfluss		
	1	2	3	4	5
aussen		13%	38%	25%	25%
innen	33%	17%	17%	33%	
Mitte		25%	25%	13%	38%
Stadt		60%		20%	20%
Gesamtergebnis	7%	26%	22%	22%	22%

Tbl. 10: Firmen - Anbindung an das ÖV-Netz

4.1.7 Anbindung Strassennetz

Noch ausgeprägter als der mehr oder weniger indifferente Anspruch an die Anbindung ans Verkehrsnetz des öffentlichen Verkehrs ist die Bedingung gut an das Strassenverkehrsnetz an-

Anbindung Strassennetz	Bedingung		kein Einfluss		
	1	2	3	4	5
aussen	13%	25%	25%	25%	13%
innen	67%	17%			17%
Mitte	13%	38%		13%	38%
Stadt		20%	40%	40%	
Gesamtergebnis	22%	26%	15%	19%	19%

Tbl. 11: Firmen - Anbindung an das Strassennetz-

gebunden zu sein. Hier fallen die Anteile der Antworten in den fünf Auswahlmöglichkeiten mit rund 20% gleich aus. Beachtenswert ist jedoch auch hier der hohe Anteil von zwei Dritteln der Firmen des inneren Ringes, welche unbedingten Anspruch an den Standortfaktor der guten Anbindung an das Strassenverkehrsnetz haben. Interessanterweise stammen diese Antworten von Firmen, welche wenig bis gar keine Distribution ihrer Produkte betreiben müssen. Daraus lässt sich schliessen, dass dieser Anspruch auf Bedürfnisse aus der Belegschaft zurück zuführen ist.

4.1.8 Flughafenaffine Betriebe

Die Nähe zu flughafenaffinen Betrieben ist für zwei Drittel der antwortenden Firmen irrelevant. Für je einen sechstel der Unternehmen hatten dieser Standortfaktor einen geringen, beziehungsweise keinen entscheidenden Einfluss auf die Standortwahl.

flughafenaffine Betriebe	Bedingung		kein Einfluss		
	1	2	3	4	5
aussen			13%	13%	75%
innen			17%	17%	67%
Mitte			25%	13%	63%
Stadt			20%	20%	60%
Gesamtergebnis			19%	15%	67%

Tb1. 12: Firmen - Nähe zu flughafenaffinen Betrieben

4.1.9 Steuer

Als Bedingung wurde der steuerliche Faktor von keinem Unternehmen genannt. Für 42% der Firmen waren sie irrelevant. Für Betriebe in der Stadt je hälftig sogar wenig oder gar nicht wichtig.

steuerliche Aspekte	Bedingung		kein Einfluss		
	1	2	3	4	5
aussen		38%			63%
innen		33%	17%	33%	17%
Mitte		13%	25%	25%	38%
Stadt				50%	50%
Gesamtergebnis		23%	12%	23%	42%

Tb1. 13: Firmen - steuerliche Aspekte

4.1.10 Verfügbarkeit von Immobilien

Die Verfügbarkeit wurde von zwei Dritteln der Firmen als Bedingung genannt. Insbesondere städtische Firmen nannten diesen harten Standortfaktor zu 100% als Bedingung.

Stao auf Grund Verfügbarkeit gewählt	ja		nein	
	1	2	3	4
aussen	63%	25%		13%
innen	67%	17%	17%	
Mitte	25%	38%	13%	25%
Stadt	100%			
Gesamtergebnis	59%	22%	7%	11%

Tb1. 14: Firmen - Verfügbarkeit des Standortes

4.1.11 Mietzins / Kaufpreis

Die Wichtigkeit des Preises teilt sich sozusagen hälftig auf. Wobei 40% der Firmen von den vier möglichen Antworten die zweitwichtigste (eher ja) wählten. Atypisch sind die Antworten der Firmen im inneren Ring. Für zwei Drittel von Ihnen war der Preis „eher unwichtig“.

Auf Grund von Preis gewählt	ja		nein	
	1	2	3	4
aussen	14%	57%	14%	14%
innen	17%	17%	67%	
Mitte	13%	38%	13%	38%
Stadt		50%		50%
Gesamtergebnis	12%	40%	24%	24%

Tb1. 15: Firmen - Preis

4.1.12 Objektqualitäten

Für die 48% der Firmen ist ein *repräsentatives Objekt* wichtig. Fast derselbe Anteil der Unternehmen ist diesbezüglich indifferent.

Repräsentatives Objekt	Bedingung			kein Einfluss	
	1	2	3	4	5
aussen	14%	29%	29%	29%	
innen	17%	33%	50%		
Mitte	33%	33%	22%		11%
Stadt	20%		80%		
Gesamtergebnis	22%	26%	41%	7%	4%

Tbl. 16: Firmen - Repräsentatives Objekt

Die Möglichkeit zur *flexiblen Raumunterteilung* erachteten vier Fünftel als wichtig. Wenn auch nur ein Drittel diese Eigenschaft als Bedingung an ein Objekt knüpft. 15% sind diesbezüglich indifferent.

flexible Raumaufteilung	Bedingung			kein Einfluss	
	1	2	3	4	5
aussen	50%	33%	17%		
innen	33%	50%	17%		
Mitte	22%	44%	22%	11%	
Stadt	20%		80%		
Gesamtergebnis	31%	50%	15%	4%	

Tbl. 17: Firmen - flexible Raumaufteilung

Bezüglich der *umweltbewussten Bauweise* fielen ebenfalls 80% der Antworten als wichtig an. Rund ein Fünftel antwortete neutral.

ökologische Bauweise	Bedingung			kein Einfluss	
	1	2	3	4	5
aussen	14%	43%	43%		
innen	17%	67%	17%		
Mitte	22%	56%	11%	11%	
Stadt		100%			
Gesamtergebnis	15%	63%	19%	4%	

Tbl. 18: Firmen - ökologische Bauweise

Sieben Zehntel der Antworten beurteilten die Kostenseite (*Miete und/oder Unterhalt*) als wichtig und rund ein Viertel der Rückmeldungen fielen weder für die wichtige oder unwichtige Seite aus.

Unterhalts-/ Mietkosten	Bedingung			kein Einfluss	
	1	2	3	4	5
aussen		33%	67%		
innen	33%	33%	17%	17%	
Mitte	11%	67%	22%		
Stadt	20%	80%			
Gesamtergebnis	15%	54%	27%	4%	

Tbl. 19: Firmen - Unterhalts- / Mietkosten

Das Vorhandensein *anderer Firmen* ist für knapp zwei Drittel unwichtig und für einen Drittel wichtig.

andere Firmen	Bedingung			kein Einfluss	
	1	2	3	4	5
aussen		14%	29%	57%	
innen			33%	33%	33%
Mitte	11%	11%		56%	22%
Stadt		40%	40%	20%	
Gesamtergebnis	4%	15%	22%	44%	15%

Tbl. 20: Firmen - Nähe zu anderen Firmen

Die Priorisierung der *Verpflegungsmöglichkeiten* gleicht der Kurve der Normalverteilung mit leichtem Hang zur Wichtigkeit. Deutliche Unterschiede zwischen den Ringen sind nicht zu erkennen.

Verpflegungsmöglichkeiten	Bedingung			kein Einfluss	
	1	2	3	4	5
aussen	14%	57%	14%		14%
innen		17%	33%	50%	
Mitte		43%	14%	29%	14%
Stadt	20%	40%	40%		
Gesamtergebnis	8%	40%	24%	20%	8%

Tbl. 21: Firmen - Verpflegungsmöglichkeiten

Die Anbindung an das Netz des *öffentlichen Verkehr* erachten zwei Drittel als wünschenswert. Erwartungsgemäss wird dieser Standortfaktor von den Firmen im äusseren Ring mit 85% als wichtig oder eher wichtig taxiert.

Anbindung ÖV	Bedingung			kein Einfluss	
	1	2	3	4	5
aussen	14%	71%	14%		
innen	50%		33%	17%	
Mitte		56%	33%	11%	
Stadt	40%	40%	20%		
Gesamtergebnis	22%	44%	26%	7%	

TbL 22: Firmen - Anbindung an ÖV-Netz

Ein ähnliches Bild wie beim Faktor des öffentlichen Verkehrs zeigt sich beim Wunsch nach *Parkplätzen* für den motorisierten Individualverkehr. Nämlich drei Viertel der Firmen erachten das Vorhandensein von Parkmöglichkeiten als wichtig.

Parkplätze	Bedingung			kein Einfluss	
	1	2	3	4	5
aussen	29%	43%	29%		
innen	50%	50%			
Mitte	11%	44%	11%	22%	11%
Stadt	20%	60%	20%		
Gesamtergebnis	26%	48%	15%	7%	4%

TbL 23: Firmen - Parkplätze

Die Möglichkeiten der *Freizeitgestaltung für Mitarbeitende* ist für 44% der Firmen unwichtig und für die Hälfte indifferent.

Freizeit	Bedingung			kein Einfluss	
	1	2	3	4	5
aussen			86%	14%	
innen			50%	33%	17%
Mitte		22%	11%	44%	22%
Stadt			60%	40%	
Gesamtergebnis		7%	48%	33%	11%

TbL 24: Firmen - Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung

Duschen und Umkleidemöglichkeiten für Mitarbeitende zeigen ein ausgewogenes Bild. Die Beurteilung dieses Standortfaktors wird zu je einem Drittel als wichtig, indifferent und unwichtig beurteilt.

Garderoben und Duschen	Bedingung			kein Einfluss	
	1	2	3	4	5
aussen		29%	57%	14%	
innen	17%	17%	17%	17%	33%
Mitte		22%	22%	44%	11%
Stadt	20%		60%	20%	
Gesamtergebnis	7%	19%	37%	26%	11%

TbL 25: Firmen - Garderoben und Duschen

Bei der Befragung wurde den Antwortenden die Möglichkeit gegeben zwei zusätzliche Kriterien wichtige Objekteigenschaften aufzuführen. Sieben Firmen haben von dieser Möglichkeit gebrauch gemacht und folgende Kriterien mit den entsprechenden Ratings aufgeführt:

- *Untervermietbarkeit* - unbedingte Qualität
- *Umweltzertifiziertes Gebäude z.B nach LEED* ⁵⁰ - unbedingte Qualität
- *Hauptnutzer im Gebäude sein* - unbedingte Qualität
- *Single Tenant*
- *Nähe zu Kunden*
- *Sicherheit – Möglichkeit der Gebäudesicherung*
- *Möglichkeiten zur optischen Kennzeichnung (Logo etc.)*
- *Flexible Behörden um Umnutzungen in Gebäuden rasch und unkompliziert abwickeln zu können*
- *Internationale Schulen*

⁵⁰ LEED – Leadership in Energy and Environmental Design – Das LEED-Zertifikat wird vom der Amerikanischen Green Building Community herausgegeben – www.usgbc.org

4.1.13 Gewichtung der harten Standortfaktoren

Die Beurteilung zur Gewichtung der drei Kategorien der harten Standortfaktoren (Regionale Lage, Lokale Lage und Objektqualitäten) fallen in der Gesamtheit und in deren Unterteilung (Ringe) auffallend indifferent aus. Einzig im inneren Ring ist ein leichtes Schwergewicht von 40% für die lokale Lage festzustellen.

Gewichtung Standortfaktoren	Regionale Lage	Lokale Lage	Objekteigenschaften
aussen	28%	36%	36%
innen	22%	42%	37%
Mitte	37%	23%	40%
Stadt	33%	32%	35%
Gesamtergebnis	30%	33%	37%

TbL 26: Firmen - Gewichtung der Standortfaktoren

4.1.14 Gewichtung der prozessualen Einflüsse

Die Antwortenden sind der Meinung, dass die harten Standortfaktoren zu vier Fünftel für dem Standortentscheid ausschlaggebend sind. Die Erfahrungen von Entscheidungsträgern und das Einvernehmen mit Gemeinden und Vermietern werden mit rund 20% praktisch gleich gewichtet.

Entscheidungsprozesse	Standort Faktoren	Entscheidungs träger	externe Faktoren
aussen	52%	24%	24%
innen	70%	16%	14%
Mitte	62%	22%	17%
Stadt	49%	33%	19%
Gesamtergebnis	59%	23%	18%

TbL 27: Firmen - Gewichtung der Entscheidungsprozesse

4.2 Befragung der Gemeinden

Allen 394 Gemeinden der Grundmenge wurde der Fragebogen zu gesandt. Geantwortet haben 120, was einer Beteiligung von 30% entspricht. Die grossen Städte Zürich und Winterthur haben auch geantwortet. Und sechs der neun Gemeinden des inneren Ringes füllten die Umfrage ebenfalls aus. Die Beteiligung der Gemeinden des äusseren und mittleren Ringes fiel mit 28% und 30% etwa gleich aus.

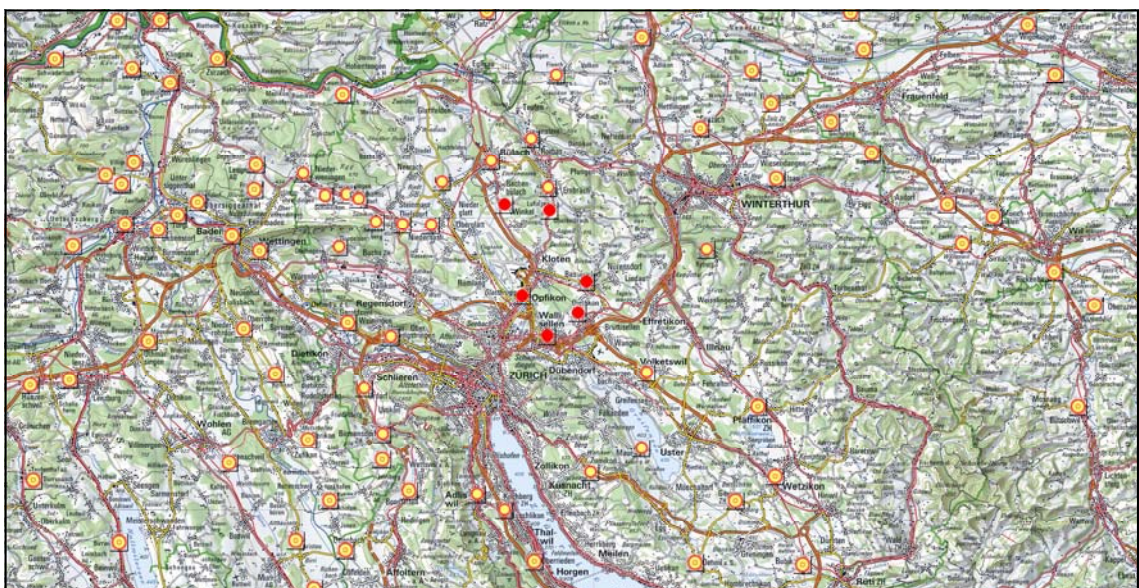


Abb. 4 Ausschnitt der Übersicht der Gemeinden, welche sich an der Umfrage beteiligt haben.. Vollständige Übersicht in den Anhängen nn bis nn

4.2.1 Arbeitskräfte

Die Betrachtung aller Gemeinden zeigt, dass die Verfügbarkeit zu einem Drittel als einer von mehreren Einflussfaktoren - also indifferent - gewertet wird. Über die Hälfte taxieren diesen Standortfaktor als weniger wichtig oder gar unwichtig.

Arbeit	entscheidend		3	kein Einfluss	
	1	2		4	5
aussen		4%	34%	35%	28%
innen		20%	60%	20%	
mitten			24%	41%	35%
Stadt		50%	50%		
Gesamtergebnis		5%	34%	35%	27%

Tbl. 28: Gemeinden - Arbeitskräfte

4.2.2 Anbindung öffentlicher Verkehr

Die Gewichtungen der Antworten zwischen „wichtig“ und „unwichtig“ verlaufen praktisch symmetrisch. Die Gemeinden des inneren Ringes erachten die Anbindung an den öffentlichen

öffentliches Verkehrsnetz	entscheidend		3	kein Einfluss	
	1	2		4	5
aussen	11%	22%	35%	24%	8%
innen	20%	60%	20%		
mitten		20%	35%	20%	25%
Stadt			50%	50%	
Gesamtergebnis	10%	23%	35%	23%	10%

Tbl. 29: Gemeinden - Anbindung an ÖV-Netz

Verkehr mit 80% jedoch als wichtig. Für die beiden Städte jedoch, ist dieser Punkt indifferent oder weniger wichtig. Die Vertreter der Gemeinde Wallisellen konnten feststellen, dass der Bau der Glattalbahn einige Projekte ausgelöst und neue Firmen in die Gemeinde gezogen hat.

4.2.3 Anbindung Strassennetz

Dieser harte Standortfaktor hat mit 44% einen leichten Hang als wichtig bemessen zu werden. Auch werten die so genannten Flughafengemeinden die Wichtigkeit mit 60% relativ hoch und die beiden Städte mit 50% eher schwächer ein.

Anbindung Strassennetz	entscheidend		3	kein Einfluss	
	1	2		4	5
aussen	7%	38%	36%	17%	2%
innen		60%	40%		
mitten	5%	37%	32%	11%	16%
Stadt			50%	50%	
Gesamtergebnis	6%	38%	35%	16%	4%

Tbl. 30: Gemeinden - Anbindung an Strassennetz

4.2.4 Image

Ausser in der Stadt Zürich haben die Vertreter der Gemeinden kaum das Gefühl, dass Ihr Standort aus Gründen des damit verbundenen

Wirkung Adresse	entscheidend		3	kein Einfluss	
	1	2		4	5
aussen		8%	14%	45%	33%
innen				100%	
mitten		5%	32%	32%	32%
Stadt		50%		50%	
Gesamtergebnis		8%	17%	45%	30%

Tbl. 31: Gemeinden - Wirkung der Adresse

Images gewählt wird. Zwei Kommentare bestätigen diese Aussage mit Ihren Kommentaren, dass für internationale Firmen der Name „Zürich“, sei dies im Namen oder in der Anschrift, wichtig ist.

4.2.5 Steuern

Diese Frage wurde in den Gemeinden aller Ringe indifferent, mit leichtem Hang zu Unwichtigkeit beantwortet.

Steuer	entscheidend		3	kein Einfluss	
	1	2		4	5
aussen	10%	9%	38%	28%	14%
innen	0%	20%	60%	20%	
mitten	0%	17%	50%	28%	6%
Stadt	0%	50%	50%		
Gesamtergebnis	8%	12%	41%	27%	12%

Abb. 32 - Gemeinden - Steuerliche Aspekte

4.2.6 Parkplätze

Die Verfügbarkeit von Parkplätzen oder die Möglichkeit solche zu erstellen, wird eher als unwichtig taxiert (61%). Rund ein Drittel der Antwortenden haben diesen Standortfaktor als leicht ausschlaggebend eingeschätzt.

Parkplätze	entscheidend		3	kein Einfluss	
	1	2		4	5
aussen	20%	27%	17%	31%	5%
innen	20%	20%	20%	40%	
mitten	6%	13%	31%	31%	19%
Stadt	0%	50%		50%	
Gesamtergebnis	17%	24%	19%	32%	7%

Tbl. 33: Gemeinden - Parkplätze

4.2.7 Stadt oder Land

Erwartungsgemäss wählen die Bewohner des äusseren und mittleren Ringes ihre Gemeinden auf Grund des dort vorherrschenden ländlichen Charakter. Gleichwohl tun dies die Stadtbewohner auf Grund des Urbanen Charakters ihres Wohnortes. Die Bewohner des inneren Ringes sind mit einer leichten Neigung zu urbanen Qualitäten indifferent.

Stadt oder Land	Land		3	Stadt	
	1	2		4	5
aussen	39%	32%	16%	11%	1%
innen		20%	40%	40%	
mitten	25%	45%	25%	5%	
Stadt				50%	50%
Gesamtergebnis	34%	33%	18%	12%	2%

Tbl. 34: Gemeinden - Stadt oder Land

4.2.8 Erreichbarkeit grösserer Stadt

Für vier Fünftel der Gemeinden ist die Erreichbarkeit einer nahe liegenden Stadt ein wichtiger Faktor für die Wohnortwahl.

Stadt Nähe	unwichtig		3	wichtig	
	1	2		4	5
aussen	1%	3%	14%	46%	36%
innen				60%	40%
			11%	53%	37%
mitten			50%	50%	
Gesamtergebnis	1%	3%	13%	48%	35%

Tbl. 35: Gemeinden - Nähe zu Städten

4.2.9 Schulen

Mit 84% beurteilen die Vertreter der Gemeinden das Vorhanden sein von guten Schulen als ausschlaggebenden Faktor für die Wohnortwahl ihrer Bürger.

Schulen	unwichtig		3	wichtig	
	1	2		4	5
aussen		4%	13%	44%	40%
innen			25%	50%	25%
mitten			11%	79%	10%
Stadt			50%	50%	
Gesamtergebnis		3%	14%	50%	34%

Tbl. 36: Gemeinden - Schulen

4.2.10 Freizeitangebote

Das Vorhandensein von entsprechenden Möglichkeiten zu Freizeitgestaltung wird mit 43% der Antworten als leicht ausschlaggebend beurteilt. Fast derselbe Anteil, nämlich 38% antwortete indifferent.

Freizeitangebot	unwichtig		3	wichtig	
	1	2		4	5
aussen	5%	14%	39%	40%	2%
innen		50%		50%	
mitten	5%	11%	42%	26%	16%
Stadt			50%	50%	
Gesamtergebnis	5%	15%	38%	38%	5%

Tbl. 37: Gemeinden - Freizeitangebot

4.2.11 Lage zum Flughafen

Alle Gemeinden des inneren Kreises und der beiden Städte schätzen, dass die Lage zum Flughafen einen mehr oder weniger entscheidenden Faktor zur Standortwahl darstellt. Im mittleren

Lage zum Flughafen	entscheidend			kein Einfluss		
	1	2	3	4	5	6
aussen		5%	25%	30%	29%	11%
innen		80%	20%			
mitten		17%	28%	39%	11%	6%
Stadt		100%				
Gesamtergebnis		12%	25%	30%	24%	10%

Tbl. 38: Gemeinden - Lage zum Flughafen

und äusseren Ring wurde dieser Faktor mit rund zwei Dritteln der Antworten als wenig ausschlaggebend beurteilt. Eine Gemeinde am Rande des äusseren Rings beurteilte die Flughafennähe grundsätzlich als gering. Erwähnte jedoch, dass die zwei grössten Firmen ihrer Gemeinde ihren Standort hauptsächlich auf Grund der Flughafennähe gewählt hätten.

4.2.12 Nähe zu Flughafenaffinen Betrieben

Mit 81% spielt die Lage zu anderen Flughafenaffinen Betrieben grundsätzlich eine sehr untergeordnete Rolle. In den Gemeinden des Inneren Rings jedoch macht dieser bei zwei Dritteln einen gewichtigen Standortfaktor aus.

Flughafenaffine Betriebe	entscheidend			kein Einfluss		
	1	2	3	4	5	6
aussen		6%	11%	31%	39%	14%
innen		33%	33%		33%	
mitten			21%	36%	29%	14%
Stadt					100%	
Gesamtergebnis		6%	13%	30%	38%	13%

Tbl. 39: Gemeinden - Nähe zu flughafenaffinen Betrieben

4.2.13 Anteil der Bevölkerung welcher in flughafenaffinen Betrieben arbeitet

Diese Frage haben nur zwei Drittel der antwortenden Gemeindevertreter beantwortet. Rund die Hälfte von diesen schätzt, dass 5% ihrer erwerbstätigen Bewohner am Flughafen oder in einem Flughafen affinen Betrieb arbeiten. Bei den Gemeinden im inne-

Beschäftigung Flughafenaffin	0%	2%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	50%	keine
aussen	11%	3%	36%	5%	5%	2%	1%	1%		34%
innen			17%		33%			17%		33%
mitten		5%	33%	14%	10%	5%	5%		5%	24%
Stadt			50%							50%
Gesamtergebnis	8%	3%	35%	7%	8%	3%	2%	2%	1%	33%

Tbl. 40: Gemeinden - Geschätzt in % der erwerbstätigen Bevölkerung

ren Ring geht man davon aus, dass 15% der Erwerbstätigen ihren Lohn direkt oder indirekt durch den Flughafen verdient. Die Gemeinde Embrach, welche zwar im mittleren, aber unmittelbar am inneren Ring liegt, geht davon aus, dass die Hälfte ihrer arbeitenden Bevölkerung Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Fluggeschäft in Kloten nachgeht.

4.2.14 Gewichtung der harten Standortfaktoren

Sowohl in der Betrachtung des ganzen Gebietes, wie auch in jener der einzelnen Ringe fällt die Gewichtung der regionalen Faktoren (Arbeitskräfte, Adresse, Marktnähe, Lieferanten, etc.),

Gewichtung Standortfaktoren	Regionale Lage	Lokale Lage	Objekteigenschaften
aussen	32%	38%	31%
innen	39%	27%	34%
Mitte	24%	38%	38%
Stadt	38%	40%	23%
Gesamtergebnis	31%	37%	32%

Abb. 41 - Gemeinden - Gewichtung der Standortfaktoren

der lokalen Faktoren (Transportwege, ÖV, Steuern, Nähe zu anderen Firmen, etc.) und der Objektqualitäten (Räumlichkeiten, Ausstattung, Infrastruktur, etc.) mit Anteilen von je einem Drittel ausgewogen aus.

4.2.15 Gewichtung der prozessuale Einflüsse

Alle Vertreter der Städte und Gemeinden beurteilen, dass die harten Standortfaktoren mit 59% den grössten prozessualen Einfluss auf die Wahl

Entscheidungsprozesse	Standort Faktoren	Entscheidungs-träger	externe Faktoren
aussen	52%	24%	24%
innen	70%	16%	14%
Mitte	62%	22%	17%
Stadt	49%	33%	19%
Gesamtergebnis	59%	23%	18%

Abb. 42 - Gemeinden - Gewichtung der Entscheidungsprozesse

Standortes einer Firma haben und sich die Einflüsse der Erfahrungen von Entscheidungsträgern und die Zusammenarbeit mit regulativen Organen und Vermietern mit je rund 20% gleiche Auswirkungen haben.

4.3 Fazit der Empire der Firmen und Gemeinden

In dieser Betrachtung geht es darum die Ansichten der Firmenvertreter mit jenen der Vertreter der Gemeinden zu vergleichen.

4.3.1 Makrolage – Lage zum Flughafen, Arbeit, Adresse,

Firmen der Städte und des inneren Rings gehen davon aus, dass sich der künftige Einfluss der Lage zum Flughafen nicht verändern wird. Für die Städte bedeutet dies, dass die Distanz zum Airport eine neutrale oder untergeordnete Rolle spielen wird. Für Kommunen des inneren Kreises wird die Lage zum Flughafen jedoch nach wie vor ein entscheidendes Kriterium der Standortwahl bleiben. Die Unternehmen des mittleren

und des äusseren Ringes sind der Meinung, dass dieser Standortfaktor „Flughäfenähe“ für sie an Wichtigkeit gewinnen wird.

Gemeinden des mittleren und äusseren Kreises schätzen den Einfluss des Standortfaktors Arbeit, gegenüber den Firmen tiefer ein.

Der Zugriff auf verfügbare Arbeitskräfte ist nur in der Beurteilung der Städte ein gewichtiges Argument. In den übrigen Gemeinden und Firmen fällt die Beurteilung bezüglich der Human Resources indifferent aus.

Die Wirkung der Adresse spielt nach Auffassung der Firmen und der Gemeinden eine deutliche unterordnete Rolle.

4.3.2 Mikrolage – Fahrzeit, ÖV, MIV, Steuern

Firmen welche einen Anspruch an die *Fahrzeiten* zum beziehungsweise vom Flughafen stellen, stellen fast dieselben Ansprüche an den öffentlichen und an den individuellen Verkehr. Der tolerierte zeitliche Aufwand sollte zwischen 15 und 45 Minuten Reise- bzw. Transportzeit liegen.

Innere Gemeinden beurteilen die Anbindung an das *Netz des öffentlichen Verkehrs* als wichtig, bei den Städten spielt es eine untergeordnete Rolle. Die befragten der Firmen teilen diese Meinung, wobei die Unternehmen der Gemeinden im äusseren Ring die Anbindung an das öffentliche Netz weniger stark gewichten als jene der Mitte.

Die Anbindung an das *Strassennetz* ist für die Firmen des inneren Ringes absolut zentral. Unternehmen der Stadt bemessen diesem Standortfaktor weniger Gewicht zu. Firmen mit Sitz oder Arbeitsstätte im äusseren und mittleren Ring äusserten sich indifferent. Die Gemeinden vertreten dieselbe Ansicht.

Knapp ein Viertel der Firmen und Gemeinden beurteilen den Faktor *Steuern* als Entscheidend. In der Mehrheit sind die Gemeinden indifferent und für zwei Drittel der Firmen spielen Steuern eine untergeordnete Rolle.

4.3.3 Objekteigenschaften

Grundsätzlich wird allen Objekteigenschaften eine gewisse Ausschlagskraft beigemessen. Nur das Vorhandensein *anderer Firmen* scheint eher irrelevant zu sein. Ebenso verhält es sich mit dem *Freizeitangebot* und *Garderoben/Duschen für die Mitarbeitenden*

Mit Gewichtungen um die 80% sind die drei Standortkriterien: *Verfügbarkeit, Raumflexibilität und umweltbewusste Bauweise* die wichtigsten. Weitere wichtige Faktoren sind *tiefe laufende Kosten*, eine *gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr* und das Vorhandensein oder die Möglichkeit zur Erstellung von *Parkplätzen*. Die Frage der Wichtigkeit von Abstellplätzen für Fahrzeuge, wurde auch den Gemeinden gestellt, da diese in der Ausgestaltung ihrer Vorschriften diesen Faktor direkt beeinflussen können. Die Frage wurde von den Kommunen gleich beantwortet, wie es die Firmen getan haben. Immer noch beachtenswerte Kriterien, jedoch mit einem hohen Anteil neutraler Wertungen sind *repräsentative Eigenschaften des Objektes* und das Vorhandensein von *Verpflegungsmöglichkeiten*. Indifferent wurden die Eigenschaften *Freizeitmöglichkeiten für Mitarbeitende* und *(Miet-) Preis der Räumlichkeiten* beurteilt.

4.3.4 Wahl des Wohnortes

Der Faktor der *Erreichbarkeit der Stadt* wird zwar zur Hälfte neutral gewichtet. Jedoch sind ein Drittel der Gemeinden der Meinung, dass dieser ein ausschlaggebender Faktor für die Wohnortwahl der Bürger ist. Über vier Fünftel der Kommunen sind der Meinung, dass die Qualität der Schulen Familien dazu bewegen sich in ihrem Ort niederzulassen. Die Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung werden ebenfalls - wenn auch nicht deutlich - als Einflussfaktor zum Entscheid des Wohnortes beurteilt.

4.3.5 Gewichte – Standortfaktoren, Prozesse

Auf Grund der Antworten beider Zielgruppen kann festgehalten werden, dass der regionalen Lage, den lokalen Eigenschaften und den Qualitäten der Liegenschaft die gleiche Wichtigkeit bezüglich der Standortwahl beigemessen wird.

In der Gewichtung der Wichtigkeit der Prozesse zur Standortwahl herrscht ebenfalls ähnliche Einigkeit. Harte und weiche Standortfaktoren beeinflussen den Prozess des Entscheides über den Produktionsort einer Firma zur Hälfte. Die anderen 50% teilen sich die Erfahrungen und Bilder der entscheidenden Managern oder Gremien, sowie die Zusammenarbeit mit Behörden und Immobilienverantwortlichen paritätisch, also zu je einem Viertel der prozessualen Gewichtung.

5 Schlussfolgerung und Ausblick

Die spezielle Auswirkung von Flughäfen auf ihre umliegende Region ist überall und deutlich spürbar. Ökonomisch gewichtige Auswirkungen haben jedoch nur Flughäfen mit einer gewissen Frequenz von Linienverkehr, welche eine kritische Grösse des Streckennetzes überschreiten muss.

Die Analyse der Betriebsgrössen und Branchen zeigt als erstes, dass sich die relative Ansiedelung der Branchen in der Stadt und in den neun Gemeinden rund um den Flughafen ähnlich verhalten. Auffallend ist jedoch, dass prozentual betrachtet rund um den Flughafen kleine und mittlere Betriebe ⁵¹ rund doppelt so stark vertreten sind wie im übrigen Untersuchungsgebiet. Und der Anteil an Grossbetrieben verhält sich gleich wie in der Stadt. Ob die Anzahl der Betriebe auch absolut – zum Beispiel im Vergleich zur Siedelungsfläche – überproportional ist, konnte auf Grund der vorhandenen Daten nicht überprüft werden.

In der Auswertung der empirischen Arbeit fällt die Deckungsgleichheit der Antworten zwischen den Firmen und den Gemeinden am meisten auf.

In der Analyse der Umfragen konnte unter den in der Arbeitshypothese aufgeführten Annahmen die Wichtigkeit des Transportnetzes bestätigt werden. Die hohe Tragkraft zeigte sich zwar im Allgemeinen, war aber in den Aussagen aus dem Flughafengebiet speziell deutlich und ergab sich aus den Antworten zur Standortwahl von Unternehmen und der Wohnortwahl der Menschen.

Im weitem zeigten die Umfragen, dass der Zugriff auf qualifiziertes Personal in der Flughafengegend ebenfalls als entscheidender Standortfaktor erachtet wird. Nicht bestätigt haben sich die Annahmen, dass die Wirkung der Adresse oder die Nähe zu flughafenaffinen Firmen ein gewichtiger Standortfaktor darstellt. Es wurden auch keine zusätzlichen Standortkriterien gefunden, welche für ihre Wichtigkeit aufgeführt worden wären.

Die Erhebung hat bezüglich der Objekteigenschaften ergeben, dass die Verfügbarkeit, die Möglichkeit zur flexiblen Raumeinteilung und die umweltbewusste Bauweise jene Qualitäten einer Liegenschaft sind, welche am meisten Ausschlag in der Standortwahl finden. Natürlich wurde auch den Kosten eine gewisse Tragweite zugesprochen. Zu-

⁵¹ 10 bis 250 FTE

dem hat sich auch hier die Wichtigkeit eines guten Transportnetzes bestätigt.

Die bereits erwähnte Deckungsgleichheit der Antworten der Firmen und Gemeinden ist bei den beiden Fragen nach dem Einfluss von der Standort- und Objektqualitäten und der prozessualen Einflüsse am stärksten ausgeprägt.

Bei der Beantwortung der Frage nach der Gewichtung von regionaler Lage (Makro) gegenüber der lokalen Lage (Mikro) und den Objekteigenschaften zeigte es sich, dass allgemein betrachtet alle drei Kriterien zu gleichen Teilen im Standortentscheid ihren Niederschlag finden. Doch auch hier fand bei den Gemeinden um den Flughafen die Gewichtung der lokalen Lage – mit den Stichworten Transportwege, ÖV, Steuern, etc – einen leicht höheren Niederschlag.

Die Beurteilung bezüglich des Einflusses der Prozesse zur Standortwahl zeigt auf den ersten Blick kein unerwartetes Bild. Der Einfluss der klassischen und meist auch gut messbaren Standortfaktoren wird mit 50% am stärksten gewichtet. Ganz im Sinne einer „ist das Glas halbvoll oder halbleer“ Betrachtung beeinflussen die anderen beiden Prozesselemente den Entscheid mit derselben Auswirkung.

Das bedeutet, dass es sich bei der Entwicklung und Vermarktung von Liegenschaften oder Gemeinden als Standort unter Umständen lohnt, die externen Einflussfaktoren auf Firmen am neuen Standort zu betrachten, und einen gewissen Wert auf die Gegebenheiten zu legen, welche Bilder Menschen mit einem Standort in Verbindung bringen sollen, um diesen auch als ihren künftigen Standort auszuwählen

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1	Liste der Gemeinden in Scope	41
Anhang 2	Karte der Gemeinden - Nord-Ost.....	46
Anhang 3	Karte der Gemeinden - Süd-Ost.....	47
Anhang 4	Karte der Gemeinden - Süd-West	48
Anhang 5	Karte der Gemeinden - Nord-West	49
Anhang 6	Liste der Firmen.....	50
Anhang 7	Karte der Firmen - Nord	51
Anhang 8	Karte der Firmen - Süd	52
Anhang 9	Online Fragebogen Firmen	53
Anhang 10	Online Fragebogen Gemeinden	59
Literaturverzeichnis.....		66
Ehrenwörtliche Erklärung		67

Anhang 1 - Gemeinden in Scope

GDEKT	GDENAME	Rayon
AG	Aarau	aussen
AG	Ammerswil	aussen
AG	Aristau	aussen
AG	Arni (AG)	aussen
AG	Auenstein	aussen
AG	Bad Zurzach	aussen
AG	Baden	aussen
AG	Bellikon	aussen
AG	Benzenschwil	aussen
AG	Bergdietikon	mitte
AG	Berikon	aussen
AG	Besenbüren	aussen
AG	Biberstein	aussen
AG	Birmenstorf (AG)	aussen
AG	Birr	aussen
AG	Birrhard	aussen
AG	Birrwil	aussen
AG	Boniswil	aussen
AG	Boswil	aussen
AG	Böttstein	aussen
AG	Bözen	aussen
AG	Bremgarten (AG)	aussen
AG	Brugg	aussen
AG	Brunegg	aussen
AG	Buchs (AG)	aussen
AG	Bünzen	aussen
AG	Densbüren	aussen
AG	Dintikon	aussen
AG	Dottikon	aussen
AG	Döttingen	aussen
AG	Effingen	aussen
AG	Eggenwil	aussen
AG	Egliswil	aussen
AG	Ehrendingen	aussen
AG	Elfingen	aussen
AG	Endingen	aussen
AG	Ennetbaden	aussen
AG	Fischbach-Göslikon	aussen
AG	Fisibach	aussen
AG	Fislisbach	aussen
AG	Freienwil	aussen
AG	Frick	aussen
AG	Full-Reuenthal	aussen
AG	Gallenkirch	aussen

GDEKT	GDENAME	Rayon
AG	Gansingen	aussen
AG	Gebenstorf	aussen
AG	Gränichen	aussen
AG	Habsburg	aussen
AG	Hägglingen	aussen
AG	Hallwil	aussen
AG	Hausen (AG)	aussen
AG	Hendschiken	aussen
AG	Herznach	aussen
AG	Holderbank (AG)	aussen
AG	Hornussen	aussen
AG	Hunzenschwil	aussen
AG	Islisberg	aussen
AG	Jonen	aussen
AG	Kaiserstuhl	aussen
AG	Kaisten	aussen
AG	Killwangen	aussen
AG	Klingnau	aussen
AG	Koblentz	aussen
AG	Künten	aussen
AG	Küttigen	aussen
AG	Laufenburg	aussen
AG	Leibstadt	aussen
AG	Lengnau (AG)	aussen
AG	Lenzburg	aussen
AG	Leuggern	aussen
AG	Linn	aussen
AG	Lupfig	aussen
AG	Mägenwil	aussen
AG	Mandach	aussen
AG	Mellikon	aussen
AG	Mellingen	aussen
AG	Merenschwand	aussen
AG	Mönthal	aussen
AG	Möriken-Wildegg	aussen
AG	Muhen	aussen
AG	Mühlau	aussen
AG	Mülligen	aussen
AG	Muri (AG)	aussen
AG	Neuenhof	aussen
AG	Niederlenz	aussen
AG	Niederrohrdorf	aussen
AG	Niederwil (AG)	aussen
AG	Oberbözberg	aussen

GDEKT	GDENAME	Rayon
AG	Oberentfelden	aussen
AG	Oberflachs	aussen
AG	Oberlunkhofen	aussen
AG	Oberrohrdorf	aussen
AG	Oberrüti	aussen
AG	Obersiggenthal	aussen
AG	Oberwil-Lieli	aussen
AG	Othmarsingen	aussen
AG	Rekingen (AG)	aussen
AG	Remetschwil	aussen
AG	Remigen	aussen
AG	Rietheim	aussen
AG	Riniken	aussen
AG	Rottenschwil	aussen
AG	Rudolfstetten-Friedlisberg	aussen
AG	Rüfenach	aussen
AG	Rümikon	aussen
AG	Rupperswil	aussen
AG	Schafisheim	aussen
AG	Scherz	aussen
AG	Schinznach-Bad	aussen
AG	Schinznach-Dorf	aussen
AG	Schneisingen	aussen
AG	Schwaderloch	aussen
AG	Seon	aussen
AG	Siglistorf	aussen
AG	Sins	aussen
AG	Spreitenbach	aussen
AG	Staufen	aussen
AG	Stetten (AG)	aussen
AG	Suhr	aussen
AG	Tägerig	aussen
AG	Tegerfelden	aussen
AG	Teufenthal (AG)	aussen
AG	Thalheim (AG)	aussen
AG	Turgi	aussen
AG	Unterbözingen	aussen
AG	Unterendingen	aussen
AG	Unterentfelden	aussen
AG	Unterlunkhofen	aussen
AG	Untersiggenthal	aussen
AG	Veltheim (AG)	aussen
AG	Villigen	aussen
AG	Villmergen	aussen

GDEKT	GDENAME	Rayon
AG	Villnachern	aussen
AG	Waltenschwil	aussen
AG	Wettingen	aussen
AG	Widen	aussen
AG	Windisch	aussen
AG	Wislikofen	aussen
AG	Wohlenschwil	aussen
AG	Würenlingen	aussen
AG	Würenlos	mitte
AG	Zeihen	aussen
AG	Zufikon	aussen
LU	Ebikon	aussen
LU	Eschenbach (LU)	aussen
LU	Gisikon	aussen
LU	Meierskappel	aussen
LU	Root	aussen
SG	Bronschhofen	aussen
SG	Bütschwil	aussen
SG	Jonschwil	aussen
SG	Kirchberg (SG)	aussen
SG	Lütisburg	aussen
SG	Mosnang	aussen
SG	Rapperswil-Jona	aussen
SG	Schmerikon	aussen
SG	Uznach	aussen
SG	Wil (SG)	aussen
SH	Beringen	aussen
SH	Buchberg	mitte
SH	Büttenhardt	aussen
SH	Dörflingen	aussen
SH	Lohn (SH)	aussen
SH	Löhningen	aussen
SH	Merishausen	aussen
SH	Neuhausen am Rheinflall	aussen
SH	Neunkirch	aussen
SH	Rüdlingen	mitte
SH	Schaffhausen	aussen
SH	Siblingen	aussen
SH	Stein am Rhein	aussen
SH	Stetten (SH)	aussen
SH	Thayngen	aussen
SZ	Altendorf	aussen
SZ	Feusisberg	aussen
SZ	Freienbach	aussen

GDEKT	GDENAME	Rayon
SZ	Lachen	aussen
SZ	Tuggen	aussen
SZ	Wangen (SZ)	aussen
SZ	Wollerau	aussen
TG	Aadorf	aussen
TG	Affeltrangen	aussen
TG	Amlikon-Bissegg	aussen
TG	Basadingen-Schlattingen	aussen
TG	Bettwiesen	aussen
TG	Bichelsee-Balterswil	aussen
TG	Braunau	aussen
TG	Diessenhofen	aussen
TG	Eschenz	aussen
TG	Eschlikon	aussen
TG	Felben-Wellhausen	aussen
TG	Fischingen	aussen
TG	Frauenfeld	aussen
TG	Gachnang	aussen
TG	Herdern	aussen
TG	Homburg	aussen
TG	Hüttlingen	aussen
TG	Hüttwilen	aussen
TG	Lommis	aussen
TG	Mammern	aussen
TG	Matzingen	aussen
TG	Münchwilen (TG)	aussen
TG	Neunforn	aussen
TG	Pfyn	aussen
TG	Rickenbach (TG)	aussen
TG	Schlatt (TG)	aussen
TG	Sirnach	aussen
TG	Steckborn	aussen
TG	Stettfurt	aussen
TG	Thundorf	aussen
TG	Tobel-Tägerschen	aussen
TG	Uesslingen-Buch	aussen
TG	Wagenhausen	aussen
TG	Wängi	aussen
TG	Warth-Weiningen	aussen
TG	Wigoltingen	aussen
TG	Wilen (TG)	aussen
ZG	Baar	aussen
ZG	Cham	aussen
ZG	Hünenberg	aussen

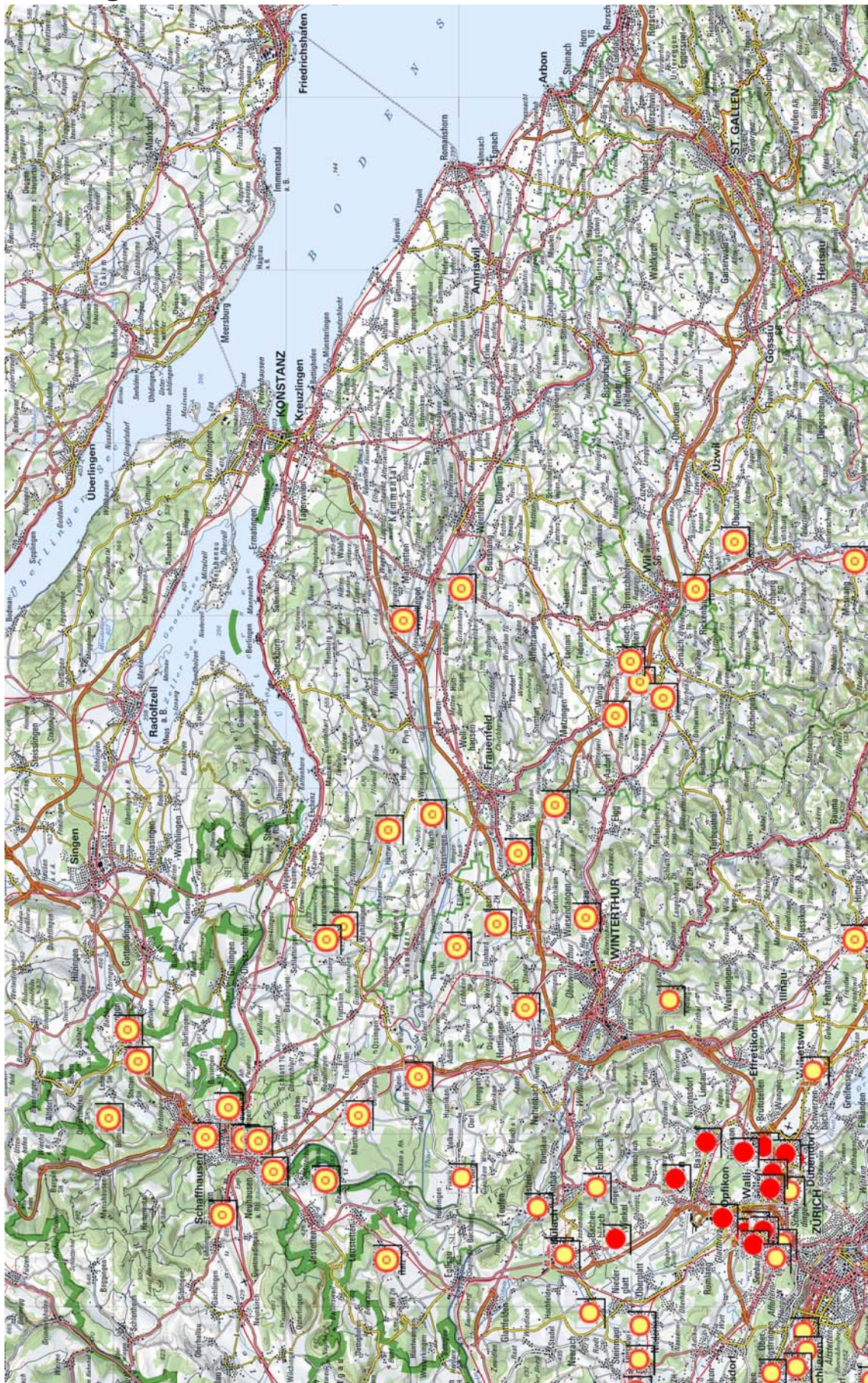
GDEKT	GDENAME	Rayon
ZG	Menzingen	aussen
ZG	Neuheim	aussen
ZG	Steinhausen	aussen
ZG	Unterägeri	aussen
ZG	Walchwil	aussen
ZG	Zug	aussen
ZH	Adlikon	aussen
ZH	Adliswil	mitte
ZH	Aesch (ZH)	aussen
ZH	Aeugst am Albis	aussen
ZH	Affoltern am Albis	aussen
ZH	Altikon	aussen
ZH	Andelfingen	aussen
ZH	Bachenbülach	mitte
ZH	Bachs	mitte
ZH	Bäretswil	aussen
ZH	Bassersdorf	innen
ZH	Bauma	aussen
ZH	Benken (ZH)	aussen
ZH	Berg am Irchel	mitte
ZH	Bertschikon	aussen
ZH	Birmensdorf (ZH)	mitte
ZH	Bonstetten	aussen
ZH	Boppelsen	mitte
ZH	Brütten	mitte
ZH	Bubikon	aussen
ZH	Buch am Irchel	mitte
ZH	Buchs (ZH)	mitte
ZH	Bülach	mitte
ZH	Dachsen	aussen
ZH	Dägerlen	aussen
ZH	Dällikon	mitte
ZH	Dänikon	mitte
ZH	Dättlikon	mitte
ZH	Dielsdorf	mitte
ZH	Dietikon	mitte
ZH	Dietlikon	innen
ZH	Dinhard	aussen
ZH	Dorf	mitte
ZH	Dübendorf	mitte
ZH	Dürnten	aussen
ZH	Egg	aussen
ZH	Eglisau	mitte
ZH	Elgg	aussen

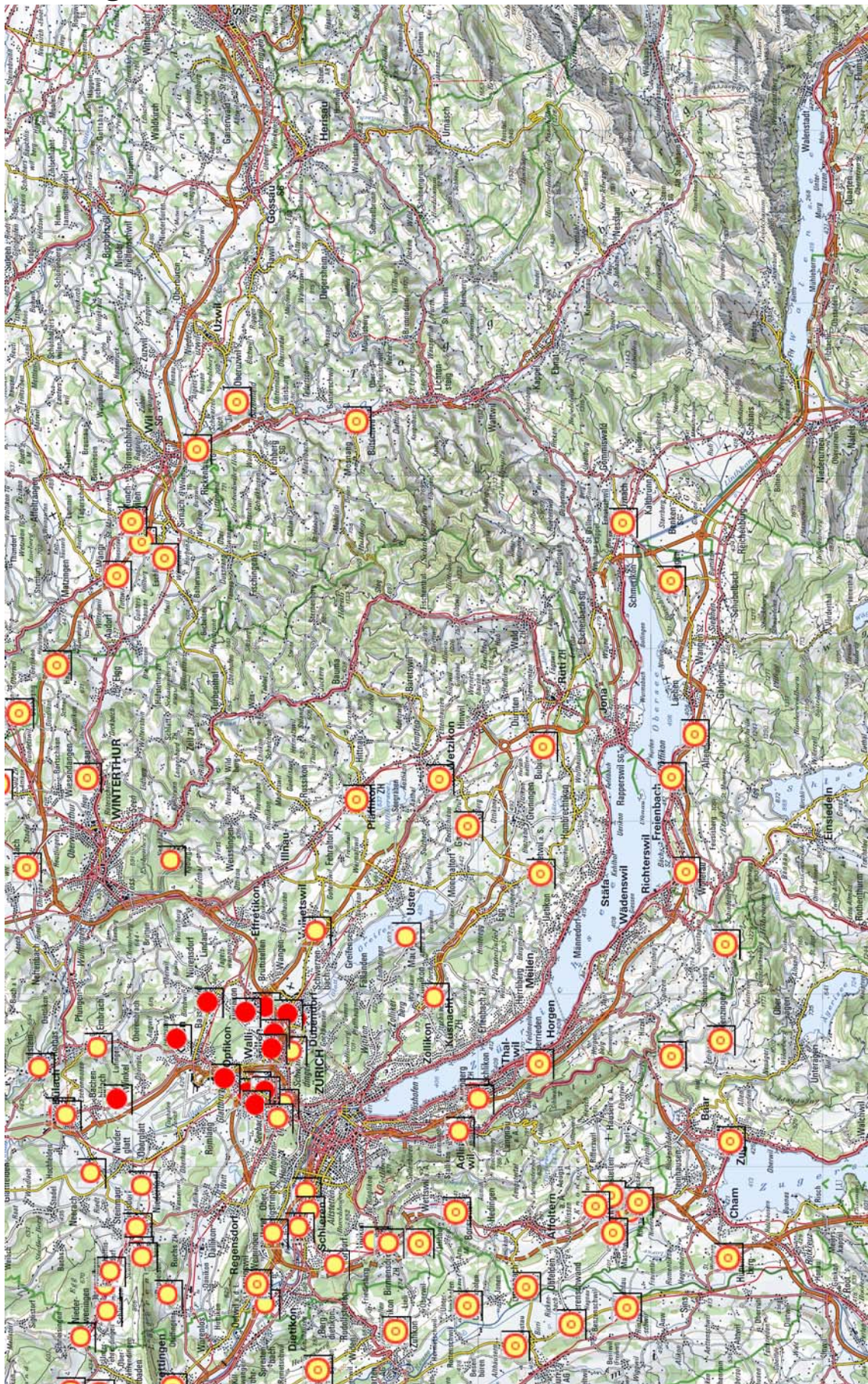
GDEKT	GDENAME	Rayon
ZH	Ellikon an der Thur	aussen
ZH	Elsau	aussen
ZH	Embrach	mitte
ZH	Erlenbach (ZH)	aussen
ZH	Fällanden	mitte
ZH	Fehraltorf	mitte
ZH	Feuerthalen	aussen
ZH	Fischenthal	aussen
ZH	Flaach	mitte
ZH	Flurlingen	aussen
ZH	Freienstein-Teufen	mitte
ZH	Geroldswil	aussen
ZH	Glattfelden	aussen
ZH	Gossau (ZH)	aussen
ZH	Greifensee	mitte
ZH	Grüningen	aussen
ZH	Hagenbuch	aussen
ZH	Hausen am Albis	aussen
ZH	Hedingen	aussen
ZH	Henggart	mitte
ZH	Herrliberg	aussen
ZH	Hettlingen	mitte
ZH	Hinwil	aussen
ZH	Hirzel	aussen
ZH	Hochfelden	mitte
ZH	Hofstetten (ZH)	aussen
ZH	Hombrechtikon	aussen
ZH	Horgen	aussen
ZH	Höri	mitte
ZH	Humlikon	aussen
ZH	Hüntwangen	aussen
ZH	Hütten	aussen
ZH	Hüttikon	mitte
ZH	Illnau-Effretikon	mitte
ZH	Kappel am Albis	aussen
ZH	Kilchberg (ZH)	mitte
ZH	Kleinandelfingen	aussen
ZH	Kloten	innen
ZH	Knonau	aussen
ZH	Küsnacht (ZH)	mitte
ZH	Kyburg	mitte
ZH	Langnau am Albis	aussen
ZH	Laufen-Uhwiesen	aussen
ZH	Lindau	mitte

GDEKT	GDENAME	Rayon
ZH	Lufingen	innen
ZH	Männedorf	aussen
ZH	Marthalen	aussen
ZH	Maschwanden	aussen
ZH	Maur	mitte
ZH	Meilen	aussen
ZH	Mettmenstetten	aussen
ZH	Neerach	mitte
ZH	Neftenbach	mitte
ZH	Niederglatt	aussen
ZH	Niederhasli	mitte
ZH	Niederweningen	mitte
ZH	Nürensdorf	mitte
ZH	Oberembrach	mitte
ZH	Oberengstringen	mitte
ZH	Oberglatt	innen
ZH	Oberrieden	aussen
ZH	Oberstammheim	aussen
ZH	Oberweningen	mitte
ZH	Obfelden	aussen
ZH	Oetwil am See	aussen
ZH	Oetwil an der Limmat	mitte
ZH	Opfikon	innen
ZH	Ossingen	aussen
ZH	Otelfingen	mitte
ZH	Ottenbach	aussen
ZH	Pfäffikon	aussen
ZH	Pfungen	mitte
ZH	Rafz	aussen
ZH	Regensberg	mitte
ZH	Regensdorf	aussen
ZH	Rheinau	aussen
ZH	Richterswil	aussen
ZH	Rickenbach (ZH)	aussen
ZH	Rifferswil	aussen
ZH	Rorbas	mitte
ZH	Rümlang	innen
ZH	Rüschlikon	mitte
ZH	Russikon	aussen
ZH	Rüti (ZH)	aussen
ZH	Schlatt (ZH)	aussen
ZH	Schleinikon	mitte
ZH	Schlieren	mitte
ZH	Schöfflisdorf	aussen

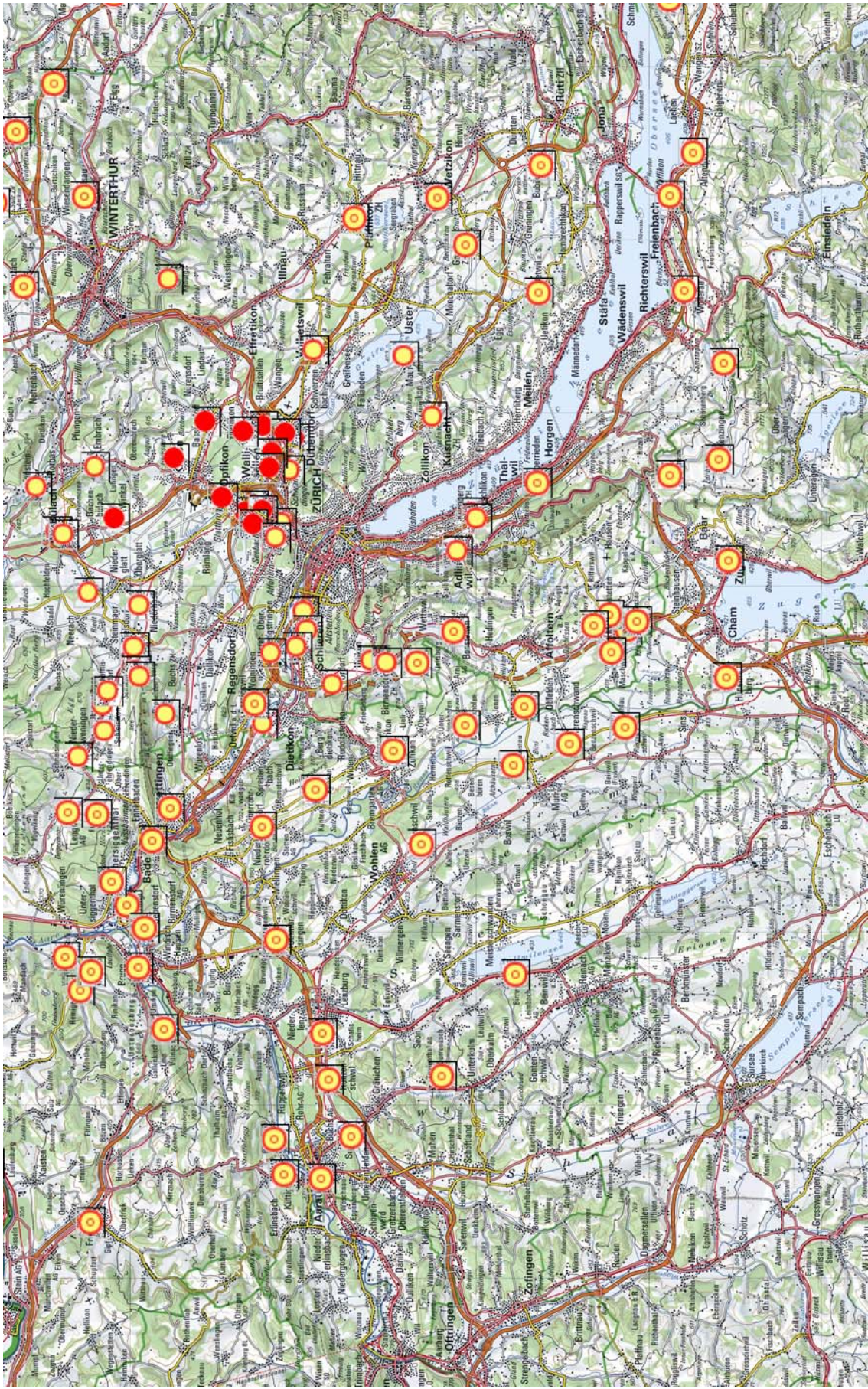
GDEKT	GDENAME	Rayon
ZH	Schönenberg (ZH)	aussen
ZH	Schwerzenbach	mitte
ZH	Seegräben	aussen
ZH	Seuzach	aussen
ZH	Stadel	mitte
ZH	Stäfa	aussen
ZH	Stallikon	mitte
ZH	Steinmaur	aussen
ZH	Thalheim an der Thur	aussen
ZH	Thalwil	aussen
ZH	Trüllikon	aussen
ZH	Truttikon	aussen
ZH	Turbenthal	aussen
ZH	Uetikon am See	aussen
ZH	Uitikon	mitte
ZH	Unterengstringen	mitte
ZH	Unterstammheim	aussen
ZH	Urdorf	mitte
ZH	Uster	aussen
ZH	Volken	mitte
ZH	Volketswil	mitte
ZH	Wädenswil	aussen
ZH	Wald (ZH)	aussen
ZH	Wallisellen	innen
ZH	Waltalingen	aussen
ZH	Wangen-Brüttisellen	mitte
ZH	Wasterkingen	aussen
ZH	Weiach	mitte
ZH	Weiningen (ZH)	aussen
ZH	Weisslingen	mitte
ZH	Wettswil am Albis	mitte
ZH	Wetzikon (ZH)	aussen
ZH	Wiesendangen	aussen
ZH	Wil (ZH)	aussen
ZH	Wila	aussen
ZH	Wildberg	aussen
ZH	Winkel	innen
ZH	Winterthur	Stadt
ZH	Zell (ZH)	aussen
ZH	Zollikon	mitte
ZH	Zumikon	mitte
ZH	Zürich	Stadt

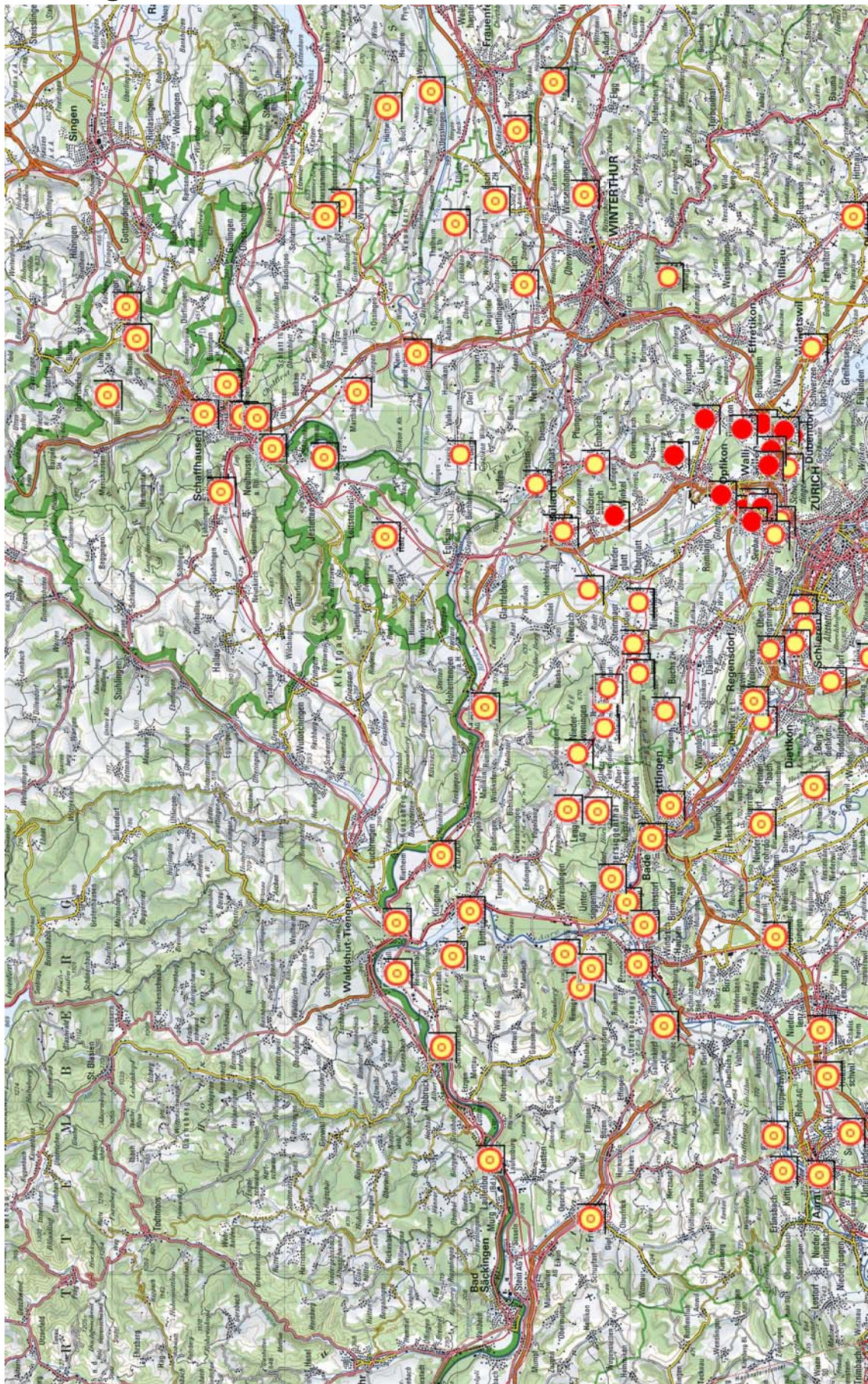
Anhang 2 - Karte der Gemeinden - Nord-Ost



Anhang 3 - Karte der Gemeinden - Süd-Ost

Anhang 4 - Karte der Gemeinden - Süd-West



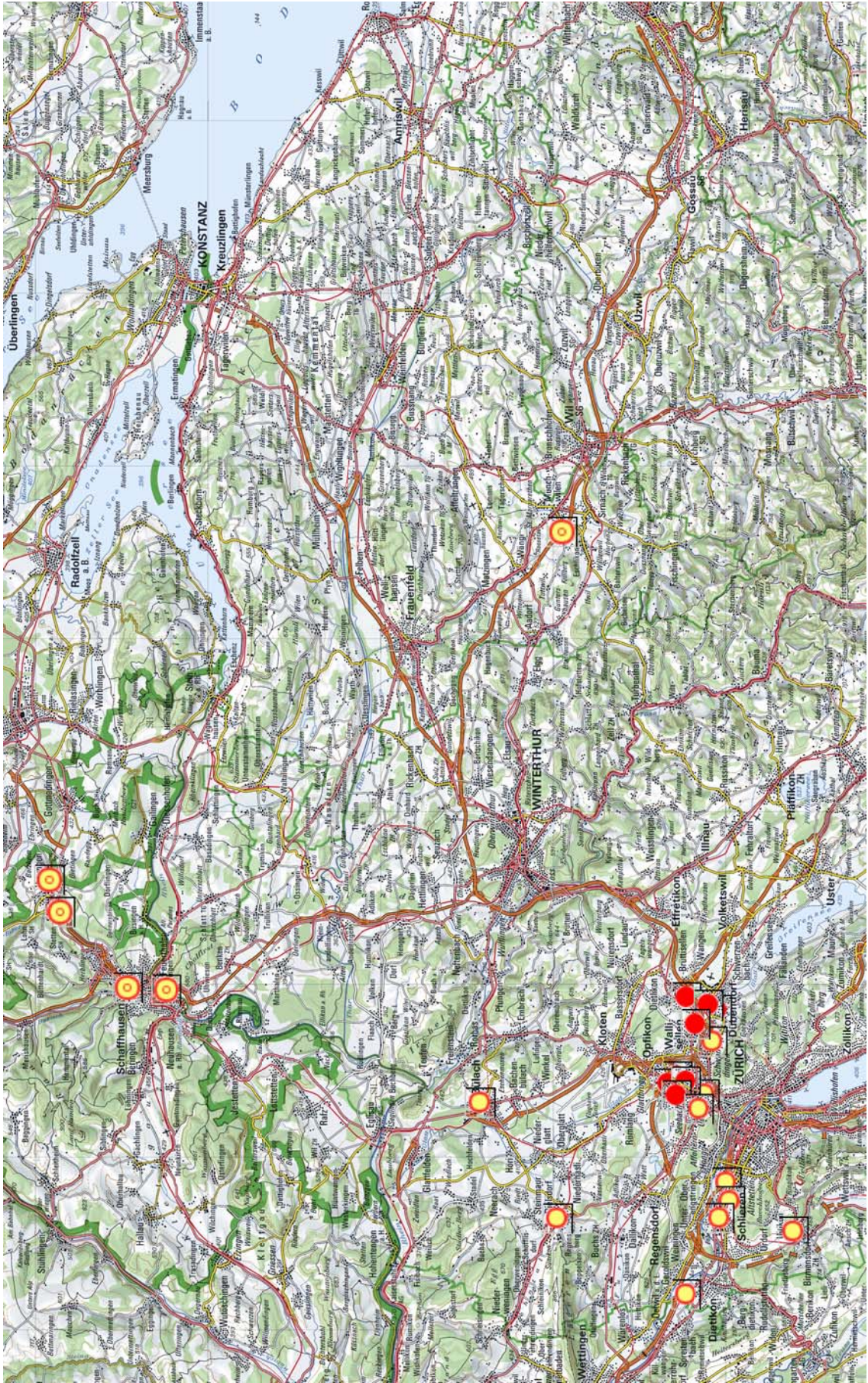
Anhang 5 - Karte der Gemeinden - Nord-West

Anhang 6 - Liste der Firmen

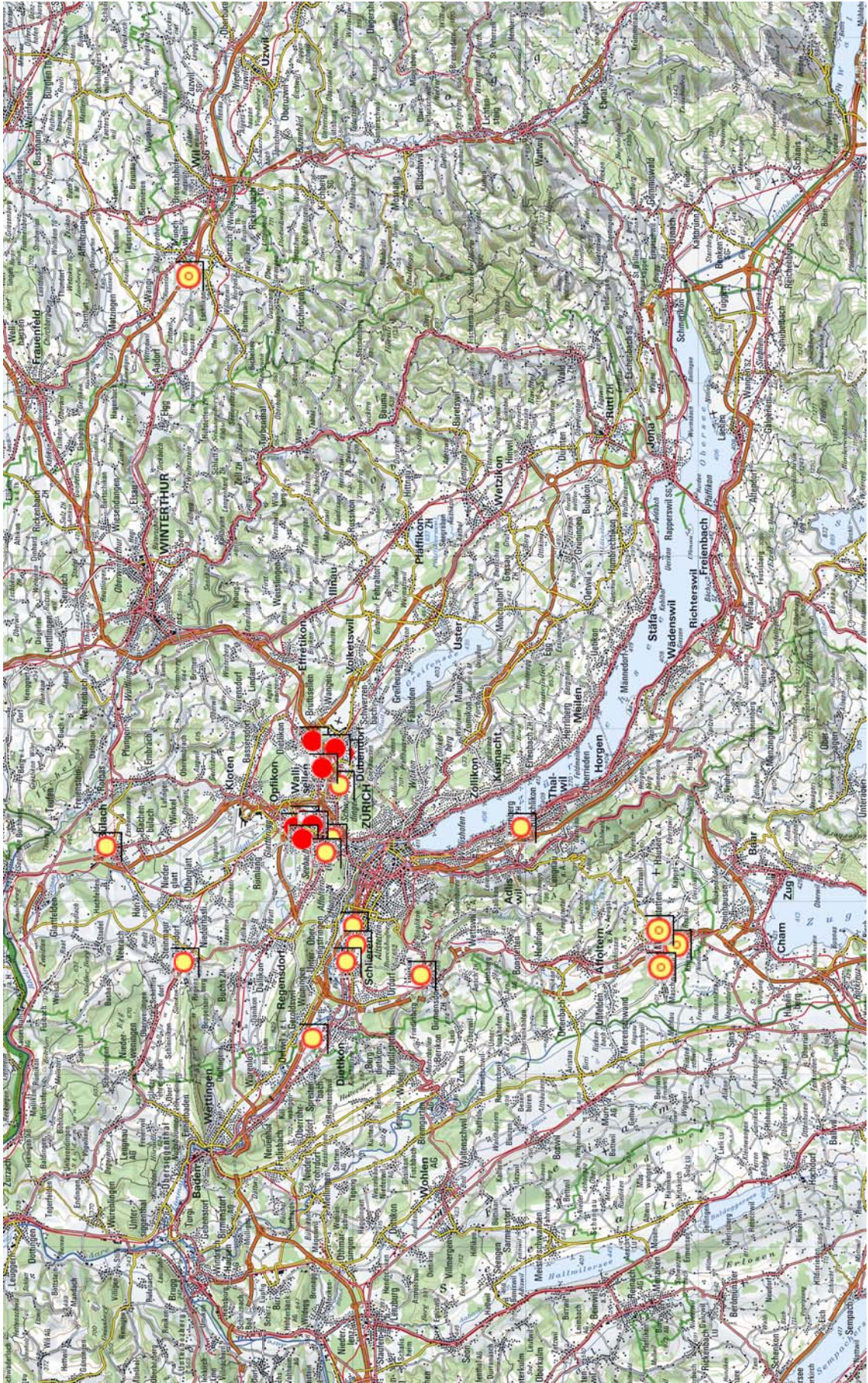
Firmenname	PLZ	Ort	Rayon
Büchi Labortechnik AG	9230	Flawil	aussen
Sage Schweiz AG	6039	Root Längenbold	aussen
Roche Diagnostics AG	6343	Rotkreuz	aussen
Georg Fischer Liegenschaften AG	8200	Schaffhausen	aussen
Cilag AG	8240	Thayngen	aussen
Unilever Schweiz GmbH	8240	Thayngen	aussen
Geistlich Pharma AG	6110	Wolhusen	aussen
*			aussen
Canon (Schweiz) AG	8305	Dietlikon	innen
NCR Schweiz GmbH	8301	Glattzentrum	innen
Kraft Foods Europe GmbH	8152	Opfikon	innen
Volvo Automobile (Schweiz) AG	8152	Opfikon	innen
Zürich Versicherungs-Gesellschaft	8152	Opfikon	innen
Microsoft	8304	Wallisellen	innen
Landert Motoren AG	8180	Bülach	mitte
BMW (Schweiz) AG	8157	Dielsdorf	mitte
WebGate Consulting AG	8953	Dietikon	mitte
Empa	8600	Dübendorf	mitte
Givaudan	8600	Dübendorf	mitte
IBM Research - Zürich	8803	Rüschlikon	mitte
Sony Overseas SA	8952	Schlieren	mitte
Velia Immobilien AG	8952	Schlieren	mitte
*			mitte
Helsana	8081	Zürich	Stadt
PricewaterhouseCoopers AG	8050	Zürich	Stadt
RUAG Real Estate AG	8000	Zürich	Stadt
*			Stadt
*			Stadt

Die mit * bezeichneten Zeilen sind Firmen welche anonym bleiben wollten. Die Anschrift und Kontaktpersonen sind jedoch bekannt und können bei Bedarf kontaktiert werden

Anhang 7 - Karte der Firmen - Nord



Anhang 8 - Karte der Firmen - Süd



Anhang 9 - Online Fragebogen Firmen

Darum geht es.....

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich

Sehr geehrter Herr Baumann

Herzlichen Dank, dass Sie sich bereit erklären mich bei meiner Abschlussarbeit zu unterstützen. Das Thema meiner Masterthesis befasst sich damit, welche Standortfaktoren Unternehmen dazu bewegen ihre Firmensitze oder Arbeitsstätten in der Nähe von internationalen Flughäfen zu wählen. Ihre Firma befindet sich im Umkreis von 40km um den Flughafen Zürich. Zudem beträgt die Fahrzeit zum/vom Flughafen - je nach Wahl des Verkehrsmittels - weniger als 45 und 75 Minuten. Damit zählt Ihr Betrieb zur Zielgruppe meiner Erhebungen.

Durch die Beantwortung meiner Fragen, helfen Sie mir festzustellen, welche regionalen, lokalen und gebauespezifischen Faktoren es ausmachen, dass Gebiete um internationale Flughäfen besonderen räumlichen Entwicklungen unterliegen.

Die Fragen zu Beginn beziehen sich auf die einmalige Standortwahl. Sollten Sie diese nicht beantworten können, so bitte ich Sie den Fragebogen trotzdem bis zum Ende zu bearbeiten. Gegen Ende der Umfrage bezieht sich die Fragestellung auf die Gegenwart oder Zukunft.

Dauer

10 min

Kontaktdaten für Fragen und Anregungen

Willy Staiger - wstaiger@access.uzh.ch - 079 258 10 47

[Zur ersten Frage!](#)

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 4% Frage 1 / 17

Makrolage

geographische Lage zum Flughafen Zürich (Gegenwart)

Spielte die geographische Lage zum Flughafen Zürich bei der Standortwahl Ihrer Firma oder Arbeitsstätte eine Rolle?

- ☐ hatte keinen Einfluss
- ☐ hatte Einfluss, war aber nicht entscheidend
- ☐ hatte entscheidenden Einfluss
- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

[Speichern - nächste Frage!](#)

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 17% Frage 2 / 17

Makrolage

geographische Lage zum Flughafen Zürich (Zukunft)

Wird die geographische Lage zum Flughafen Zürich bei der Standortwahl Ihrer Firma oder Arbeitsstätte in Zukunft eine Rolle spielen?

- ☐ wird keinen Einfluss haben
- ☐ wird Einfluss haben, jedoch nicht entscheidend sein
- ☐ wird entscheidenden Einfluss haben

[Speichern - nächste Frage!](#)

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 17% Frage 3 / 17

Makrolage

Arbeitskräfte

Wurde Ihr heutiger Standort auf Grund der in diesem Gebiet verfügbaren Arbeitskräfte gewählt?

- ☐ war eine Bedingung
- ☐ hatte starken Einfluss
- ☐ wurde beachtet, war aber nicht entscheidend
- ☐ hatte geringen Einfluss
- ☐ nein
- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

[Speichern - nächste Frage!](#)

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich Frage 4 / 17

Makrolage

Adresswirkung

Wurde Ihr heutiger Standort auf Grund der Wirkung seiner Adresse gewählt?

☐ war eine Bedingung
☐ hatte starken Einfluss
☐ wurde beachtet, war aber nicht entscheidend
☐ hatte geringen Einfluss
☐ nein

☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich Frage 5 / 17

lokale Eigenschaften

welche lokalen Eigenschaften spielten bei der Standortwahl eine Rolle?

weiter...

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich Frage 5 / 17

Mikrolage

Fahrzeiten

Wurde Ihr heutiger Standort auf Grund der Transportwege/Fahrzeiten zum Flughafen gewählt?
 Wenn ja in welcher Zeit muss der Flughafen bzw. Ihr Standort erreichbar sein?

	< 15 Min	< 30 Min	< 45 Min	< 1:00 Std	< 1:15 Std	Fahrzeit irrelevant
öffentliche Verkehrsmittel	☐	☐	☐	☐	☐	☐
motorisierter Individualverkehr	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich Frage 6 / 17

Mikrolage

Anbindung öffentliches Verkehrsnetz (ÖV)

Wurde Ihr heutiger Standort gewählt, weil er gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden ist?

☐ war eine Bedingung
☐ hatte starken Einfluss
☐ wurde beachtet, war aber nicht entscheidend
☐ hatte geringen Einfluss
☐ nein

☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich Frage 7 / 17

Mikrolage

Anbindung an Strassennetz

Wurde Ihr heutiger Standort gewählt, weil er gut an das Strassennetz angebunden ist?

- ☐ war eine Bedingung
- ☐ hatte starken Einfluss
- ☐ wurde beachtet, war aber nicht entscheidend
- ☐ hatte geringen Einfluss
- ☐ nein
- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich Frage 8 / 17

Mikrolage

Nähe zu anderen flughafenaffinen Betrieben

Wurde Ihr heutiger Standort gewählt, weil er sich in der Nähe zu Betrieben befindet, welche ihrerseits auf gute Anbindung zum Flughafen angewiesen sind?

- ☐ war eine Bedingung
- ☐ hatte starken Einfluss
- ☐ wurde beachtet, war aber nicht entscheidend
- ☐ hatte geringen Einfluss
- ☐ nein
- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich Frage 9 / 17

Mikrolage

steuerliche Belastung

Wurde Ihr heutiger Standort auf Grund der Höhe der steuerlichen Belastungen gewählt?

- ☐ war eine Bedingung
- ☐ hatte starken Einfluss
- ☐ wurde beachtet, war aber nicht entscheidend
- ☐ hatte geringen Einfluss
- ☐ nein
- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich Frage 10 / 17

gebäudespezifischen Merkmale

Welche gebäudespezifischen Merkmale spielen bei der Standortwahl eine Rolle?

weiter...

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 59% Frage 10 / 17

Objekteigenschaften

Verfügbarkeit Liegenschaft

Wurde Ihr heutiger Standort auf Grund der damaligen Verfügbarkeit gewählt?

☐ ja
☐ eher ja
☐ eher nein
☐ nein

☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 65% Frage 11 / 17

Objekteigenschaften

Mietzins / Kaufpreis

Wurde Ihr heutiger Standort auf Grund der Höhe des Mietzinses oder des Kaufpreises gewählt?

☐ ja
☐ eher ja
☐ eher nein
☐ nein

☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Feld wird nur gespeichert, wenn oben Antwort ausgewählt ist.

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 71% Frage 12 / 17

Objekteigenschaften

Objektqualitäten

Welche Objektqualitäten sind für Ihren Betrieb wichtig oder werden bei der künftigen Wahl einen grossen Einfluss haben?

	ist eine Bedingung	hat starken Einfluss	wird beachtet, ist aber nicht entscheidend	hat geringen Einfluss	unwichtig
Repräsentatives Erscheinungsbild des Gebäudes	☐	☐	☐	☐	☐
Möglichkeiten zur flexiblen Raumenteilung	☐	☐	☐	☐	☐
Umweltbewusste Bauweise	☐	☐	☐	☐	☐
tiefe Miet- und/oder Unterhaltskosten	☐	☐	☐	☐	☐
Vorhandensein anderer Firmen	☐	☐	☐	☐	☐
In der Nähe gelegene Verpflegungsmöglichkeiten	☐	☐	☐	☐	☐
Gute Anbindung an das Verkehrsnetz des öffentlichen Verkehrs (ÖV)	☐	☐	☐	☐	☐
Einstellplätze für motorisierten Individualverkehr (Auto, Motorrad)	☐	☐	☐	☐	☐
Freizeitmöglichkeiten für Mitarbeitende (Fitnesscenter, Tennis, Squash, etc)	☐	☐	☐	☐	☐
Vorhandensein von Umkleieräumen und Duschen für Mitarbeitende welche sich sportlich betätigen oder den Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder joggend zurücklegen	☐	☐	☐	☐	☐
Anderes:	☐	☐	☐	☐	☐
Anderes:	☐	☐	☐	☐	☐

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 76% Frage 13 / 17

Hinweis

Mit den 2 folgenden Fragen bitte ich Sie zu beurteilen, wie geografische Faktoren und Standortfaktoren beim Entscheid für die heutige Betriebsstätte ins Gewicht gefallen sind. Bitte beachten Sie, dass die Summe Ihrer Angaben 100% ergeben sollte.

weiter...

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 76% Frage 13 / 17

Gewichtung

geografische Faktoren

Wie gewichten Sie die regionale Lage (Makrolage), die lokale Lage (Mikrolage) und die Objektqualitäten bezüglich Ihres Standortentscheides?

Regionale Lage (Arbeitskräfte, Adresse, Marktnähe, Lieferanten, etc.)	%
Lokale Lage (Transportwege, ÖV, Steuern, Nähe zu anderen Firmen, etc.)	%
Objektqualitäten (Räumlichkeiten, Ausstattung, Infrastruktur, etc.)	%
Total	Achtung: Total muss genau 100 % ergeben.

☐ Weiss nicht

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 82% Frage 14 / 17

Gewichtung

Einflussfaktoren Standortentscheid

Wie beurteilen sie die Gewichtung der Einflussfaktoren zum Standortentscheid?

Standortspezifische Eigenschaften (Kosten, Arbeitskräfte, Konkurrenz, Marktchancen)	%
Präferenzen von Entscheidungsträgern oder entscheidenden Gremien auf Grund ihrer Erfahrung	%
Zusammenarbeit mit Behörden, Vermietern/Verkäufern, Verbänden	%
Total	Achtung: Total muss genau 100 % ergeben.

☐ Weiss nicht

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 88% Frage 15 / 17

Hinweis

Diese Angaben werden vertraulich behandelt.

weiter...

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 88% Frage 15 / 17

Angaben zur Firma

An diesem Standort seit

Seit wann befindet sich Ihr Betrieb am heutigen Standort

Bitte vervollständigen Sie die folgenden Angaben:

Monat	(03)
Jahr	(2001)

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 94% Frage 16 / 17

Angaben zur Firma

Anzahl Mitarbeitende (FTE)

Wieviel Mitarbeitende beschäftigen Sie?

☐ weniger als 9 Mitarbeitende

☐ zwischen 10 und 49 Mitarbeitende

☐ zwischen 50 und 249 Mitarbeitende

☐ mehr als 250 Mitarbeitende

☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich 100% Frage 17 / 17

Angaben zur Firma

Adressdaten

Angaben zu Ihnen und Ihrer Firma

Bitte vervollständigen Sie die folgenden Angaben:

Anrede 

Vorname

Name

Funktion

Firma

Abteilung/Bereich

Straße/Nr.

Postleitzahl/Ort

E-Mail

Telefonnr.

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Sneichern - nächste Frage!

Danke vielmals.....

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Umfrage zur Masterthesis in Real Estate an der Universität Zürich

Herzlichen Dank für Ihre Mithilfe und Ihre aufgewendete Zeit.
Freundliche Grüsse

Willy Staiger

Kontakttdaten für Fragen und Anregungen

Willy Staiger - wstaiger@access.uzh.ch - 079 258 10 47

[Alles beantwortet - Umfrage schliessen](#)

Anhang 10 - Online Fragebogen Gemeinden

Aufbau der Umfrage

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern

Sehr geehrte Damen und Herren

Die folgenden 16 Fragen sind in 5 Blöcke unterteilt:

1. Beim ersten Block handelt es sich um Fragen der Standortwahl von Firmen im Bezug zu Ihrer Gemeinde.
2. Der Frage "Warum Menschen den Wohnort in Ihrer Gemeinde wählen" ist zweite Block gewidmet.
3. Welche Relevanz zum Flughafen Zürich besteht ist das Thema des dritten Blockes.
4. Welche Gewichtung welchen Faktoren bei der Standortwahl beigemessen werden, ist im vierten Block gefragt.
5. Als letztes folgen Angaben zu Ihnen und Ihrer Gemeinde. Diese werden vertraulich behandelt.

Sollten einige Fragen schwierig oder nicht zu beantworten zu sein, so bitte ich Sie die Auswahl "weiss nicht/keine Angabe" zu wählen. Auch wenn Sie nur wenige Fragen beantworten können, ist das vollständige Ausfüllen der Umfrage für meine Erhebung wichtig. Denn auch "keine Aussagen" sind für meine Erhebungen bedeutend.

Das Ausfüllen sollte wirklich höchstens 10 Minuten Ihrer Zeit beanspruchen.

Für Fragen stehe ich Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Besten Dank und freundliche Grüsse

Willy Staiger

Dauer

10 min

Kontaktaten für Fragen und Anregungen

Willy Staiger – wstaiger@access.uzh.ch – 079 258 10 47

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern

Frage 1 / 16

Fragen zur Standortwahl von Firmen

Die ersten sechs Fragen befassen sich mit Standortfaktoren, welche Unternehmen dazu bewegen bzw. bewegt haben den Standort in Ihrer Gemeinde zu wählen.

weiter

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern

Frage 1 / 16

Firmen Standort

Arbeitskräfte

Wurde/wird Ihre Gemeinde auf Grund der verfügbaren Arbeitskräfte als Standort gewählt?

- ☐ ist vielfach entscheidend
- ☐ hat vielfach grossen Einfluss
- ☐ ist einer von mehreren Einflussfaktoren
- ☐ hat kaum entscheidenden Einfluss
- ☐ hat keinen Einfluss
- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern 100% Frage 2 / 16

Firmen Standort

Anbindung öffentliches Verkehrsnetz (ÖV)

Wurde/wird Ihre Gemeinde auf Grund der Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz als Standort gewählt?

- ☐ ist vielfach entscheidend
- ☐ hat vielfach grossen Einfluss
- ☐ ist einer von mehreren Einflussfaktoren
- ☐ hat kaum entscheidenden Einfluss
- ☐ hat keinen Einfluss

- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern 100% Frage 3 / 16

Firmen Standort

Anbindung an Strassennetz (MIV)

Wurde/wird Ihre Gemeinde auf Grund der Anbindung an das Strassennetz als Standort gewählt?

- ☐ ist vielfach entscheidend
- ☐ hat vielfach grossen Einfluss
- ☐ ist einer von mehreren Einflussfaktoren
- ☐ hat kaum entscheidenden Einfluss
- ☐ hat keinen Einfluss

- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Feld wird nur gespeichert, wenn oben Antwort ausgewählt ist.

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern 100% Frage 4 / 16

Firmen Standort

Adresswirkung

Wurde/wird Ihre Gemeinde auf Grund der Wirkung der Adresse als Standort gewählt?

- ☐ ist vielfach entscheidend
- ☐ hat vielfach grossen Einfluss
- ☐ ist einer von mehreren Einflussfaktoren
- ☐ hat kaum entscheidenden Einfluss
- ☐ hat keinen Einfluss

- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Feld wird nur gespeichert, wenn oben Antwort ausgewählt ist.

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern Frage 5 / 16

Firmen Standort

steuerliche Belastung

Wurde/wird Ihre Gemeinde auf Grund der Höhe der steuerlichen Belastungen als Standort gewählt?

☐ ist vielfach entscheidend
☐ hat vielfach grossen Einfluss
☐ ist einer von mehreren Einflussfaktoren
☐ hat kaum entscheidenden Einfluss
☐ hat keinen Einfluss

☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern Frage 6 / 16

Firmen Standort

Parkplätze

Wie wichtig ist das Vorhandensein genügender Parkplätze, oder die Möglichkeit solche zu erstellen, für die Standortwahl Ihrer Gemeinde?

Klicken Sie bitte auf den Schieberegler, um Ihren Wert zu setzen.

unwichtig  ausschlaggebend

☐ Weiss nicht

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern Frage 7 / 16

Fragen zur Wahl des Wohnortes

Die nächsten vier Fragen befassen sich mit den Faktoren der Wohnortwahl für Ihre Gemeinde.

weiter...

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern Frage 8 / 16

Wohnort

Nähe zur Stadt

Wie wichtig ist die gute Erreichbarkeit zu nächsten grösseren Stadt für Wohnortwahl Ihrer Gemeinde?

Klicken Sie bitte auf den Schieberegler, um Ihren Wert zu setzen.

unwichtig  ausschlaggebend

☐ Weiss nicht

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern Frage 9 / 16

Wohnort

Schulen

Wie wichtig, denken Sie, ist das Vorhandensein guter (ggf. spezieller) Schulen für die Wohnortwahl in Ihrer Gemeinde?

Klicken Sie bitte auf den Schieberegler, um Ihren Wert zu setzen.

unwichtig  ausschlaggebend

☐ Weiss nicht

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern 63% Frage 10 / 16

Wohnort
Freizeit

Wie wichtig ist das Vorhandensein guter (ggf. spezieller) Freizeitangebote für die Wohnortwahl in Ihrer Gemeinde?

Klicken Sie bitte auf den Schieberegler, um Ihren Wert zu setzen.

unwichtig  ausschlaggebend
3

☐ Weiss nicht

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern 69% Frage 11 / 16

Hinweis

Die folgenden drei Fragen widmen sich dem Bezug der Flughafennähe von Standort- und Wohnortwahl

weiter...

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern 69% Frage 11 / 16

Flughafenrelevanz
geographische Lage zum Flughafen Zürich

Spielt die geographische Lage zum Flughafen Zürich bei der Standortwahl der Firmen oder Arbeitsstätten in Ihrer Gemeinde/Region eine Rolle?

☐ immer
☐ sehr oft
☐ eher oft
☐ eher selten
☐ sehr selten
☐ nie

☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern 75% Frage 12 / 16

Flughafenrelevanz
Nähe zu anderen flughafenaffinen Betrieben

Wurde Ihre Gemeinde als Standort gewählt, weil sie sich in der Nähe zu Betrieben befindet, welche ihrerseits auf gute Anbindung zum Flughafen angewiesen sind?

☐ immer
☐ sehr oft
☐ eher oft
☐ eher selten
☐ sehr selten
☐ nie

☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern

81% Frage 13 / 16

Flughafenrelevanz

Berufliche Tätigkeiten am oder für den Flughafen

Wie gross schätzen Sie, ist der Anteil der erwerbstätigen Menschen in Ihrer Gemeinde, welche am Flughafen beschäftigt sind oder für einen flughafenaffinen Betrieb arbeiten?

Klicken Sie bitte auf den Schieberegler, um Ihren Wert zu setzen.

0 %  100 % %

☐ Weiss nicht

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern

88% Frage 14 / 16

Hinweis

Mit den zwei folgenden Fragen bitte ich Sie zu beurteilen, wie geografische und prozessuale Faktoren beim Standortentscheid für Betriebsstätten ins Gewicht gefallen sind. Bitte beachten die, dass die Summe Ihrer Angaben 100% ergeben sollte.

weiter...

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern

88% Frage 14 / 16

Gewichtung

geografische Faktoren

Wie gewichten Sie die regionale Lage (Makrolage), die lokale Lage (Mikrolage) und die Objektqualitäten bezüglich der Standortentscheide von Firmen für Ihre Gemeinde?

Regionale Lage (Arbeitskräfte, Adresse, Marktnähe, Lieferanten, etc.)

%

Lokale Lage (Transportwege, ÖV, Steuern, Nähe zu anderen Firmen, etc.)

%

Objekteigenschaften (Räumlichkeiten, Ausstattung, Infrastruktur, etc.)

%

Total

Achtung:
Total muss genau
100 % ergeben.

☐ Weiss nicht

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern

94% Frage 15 / 16

Gewichtung

Einflussfaktoren Standortentscheid

Wie beurteilen sie die Gewichtung der Einflussfaktoren zum Standortentscheid von Firmen für Ihre Gemeinde?

Standortspezifische Eigenschaften (Kosten, Arbeitskräfte, Konkurrenz, Marktchancen)

%

Präferenzen von Entscheidungsträgern oder entscheidenden Gremien auf Grund ihrer Erfahrung

%

Zusammenarbeit mit Behörden, Vermietern/Verkäufern, Verbänden

%

Total

Achtung:
Total muss genau
100 % ergeben.

☐ Weiss nicht

Speichern - nächste Frage!

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern

100%

Frage 16 / 16

Hinweis

Die Angaben bezüglich Ihrer Gemeinde werden vertraulich behandelt.

weiter...

Standortfaktoren im Grossraum eines internationalen Flughafens - Aus Sicht von Gemeinden und Wirtschaftsförderern

100%

Frage 16 / 16

Angaben zur Gemeinde

Adressdaten

Angaben zu Ihnen und Ihrer Gemeinde

Bitte vervollständigen Sie die folgenden Angaben:

Anrede	----	▼
Vorname		
Name		
Funktion		
Abteilung/Bereich		
Straße/Nr.		
Postleitzahl/Ort		
E-Mail		@
Telefonnr.		

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Speichern - nächste Frage!

Literaturverzeichnis

- Beer, Thomas / Paesler Reinhard : Der Flughafen München II - Abgrenzung des Passagiereinzuggebietes in Abhängigkeit von luftverkehrsspezifischen Rahmenbedingungen in: Haas Hans Dieter (Hrsg.): Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Band 39: Zur Raumwirksamkeit von Grossflughäfen, München, 1997, Seite 21 bis 96
- Dicken, Peter / Lloyd Peter E. : Standort und Raum-Theoretische Perspektiven in der Wirtschaftsgeographie. Stuttgart, Ulmer, 1999
- Derungs, Curdin : Die betriebliche Standortwahl aus einer prozessorientierten Perspektive, Diss., Bern-Stuttgart-Wien, Haupt, 2008
- Gantenbein, Mathias : Die volkswirtschaftliche Bedeutung von Flughäfen, Diss., Bern, Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern, 2008
- Grabow, Busso / Henckel Dietrich / Hollbach-Grömig, Beate: Weiche Standortfaktoren, Stuttgart, 1995
- Hujer, Jens : Regionalökonomische Effekte von Flughäfen, Diss, Frankfurt am Main, Peter Lang, 2008
- Haas, Hans-Dieter und Wallisch, Matthias: Wandel des Münchner Flughafens zur „Airport City“, Geographische Rundschau 60, Heft 10/2008 Seite 32 bis 38
- Thierstein, Alain / Dross, Michael: Airport Region Munich - von der Genese eines Handlungsraumes, München, Lehrstuhl für Raumentwicklung TU München, 2006
- Thierstein, Alain / Dross, Michael: Entwicklung der flughafeninfrastruktur aus Perspektive der Hubflughäfen.- Herausforderung aus raumwirtschaftlicher Sicht, München, Lehrstuhl für Raumentwicklung TU München, 2006
- Thierstein, Alain / Abegg Christof: Angebot öffentlicher Dienstleistung, Wettbewerbsfähigkeit und räumliche Kohäsion, Schweizerische Studiengesellschaft für Raumordnungs- und Regionalpolitik ROREP, Zürich, 2000
- Hakfoort, Jacco / Poot, Tom / Reitveld, Piet: The Regional Economic Impact of an Airport: The case of Amsterdam Schiphol Airport in: Regional Studies, Vol. 35, Nr. 7, October 2001, Seite S595 - 604

Ehrenwörtliche Erklärung

Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Masterthesis

**„Standortwahl im Grossraum eines internationalen Flughafens“
(am Beispiel Zürich Kloten)**

selbst angefertigt habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht

Die Arbeit wurde bisher keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch nicht veröffentlicht.

8426 Lufingen, den 13. August 2010

Willy Walter Paul Staiger