

7 Urbanität

Ein Element zeitgemässer Standortpolitik

Urbanität wirkt seit langem als Zauberwort, das die Schaffung zukunfts- und wettbewerbsfähiger Städte verspricht. Das Wort legt ein (begrüssenswertes) Bekenntnis zur Stadt ab, das aber mit Blick auf die anstehenden Herausforderungen gewichtige Missverständnisse in sich birgt und deshalb aktualisiert werden muss. Die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte machen nämlich erstens deutlich, dass die mit Urbanität assoziierten Qualitäten wie Offenheit, Toleranz oder Wandelbarkeit nicht einfach durch Architekturen oder politische Absichtserklärungen und Programme hergestellt werden können. Zweitens beschränkt sich das räumliche Korrelat, für welche diese Qualitäten gesichert werden sollen, längst nicht mehr auf die Grenzen der kompakten europäischen Stadt, in welcher diese einst diagnostiziert worden sind. Somit ist es angezeigt, das Konzept der Urbanität durch den Ansatz der Nachhaltigkeit zu ersetzen. Ihr räumlicher Bezugspunkt sind die Grossregionen, deren wirtschaftliche und kulturelle, infrastrukturelle und wissenschaftliche Zentren die Städte bilden.

Angelus Eisinger, PD Dr. oec., ist Privatdozent an der ETH Zürich. Er beschäftigt sich in Forschung, Unterricht und Praxis mit Stadt-, Städtebau- und Raumentwicklungsproblemen. In diesem Problemfeld ist 2003 die gemeinsam mit «Avenir Suisse» realisierte Studie «Stadtland Schweiz» (Birkhäuser) erschienen, die die räumliche Struktur und Entwicklung in der Schweiz aus einer transdisziplinären Perspektive untersucht. Klaus J. Stöhlker zum Buch «Stadtland Schweiz»: «Es ist eines der wertvollsten Bücher des Jahres. Es leitet einen sozialen, wirtschaftlichen und politischen Paradigmenwechsel ein: weg von der föderalistischen Klein-Struktur, hin zu einer Gesamtschau des Landes. Wer die Schweiz als Stadtland akzeptiert, wird keine Mühe haben, eine effiziente Schweiz neu aufzubauen».

Urbanität ist ein Wort, das gegenwärtig in bunten Farben schillert: Urbanität begründet Architekturen, legitimiert Planungen, beschreibt aktuelle Lebensweisen und selbst im internationalen Städtewettbewerb wird sie als unentbehrliche Grösse betrachtet. Ihre Erwähnung entkräftet Zweifel, bricht Widerstände und setzt Visionen frei. Eine Frage wie: Was kann Urbanität zu einer umfassenden Vision für Stadtentwicklung beitragen? scheint deshalb kurz und bündig beantwortet werden zu können: Viel! lautet das übliche Verdikt. Die folgenden Überlegungen wollen sich damit aber nicht begnügen. Ganz im Gegenteil: Sie nehmen ihren Ausgangspunkt bei einem Unbehagen, dass die agile und vielseitige Vokabel «Urbanität» bei genauerem Hinsehen eigentlich wecken müsste. Dieses Unbehagen lässt sich in die allgemeine These fassen, dass unsere Wahrnehmungen räumlicher Zusammenhänge durch ein Vokabular in Sprache gefasst werden, das gerade mit Blick auf die anstehenden vielschichtigen Herausforderungen im Bereich der Stadtentwicklung mehr den Zugang zu den Problemlagen verstellt als klärt.

In einem ersten Schritt wird es deshalb darum gehen, festzulegen, was denn mit Urbanität überhaupt gemeint sein könnte. Anschliessend sind einige Gedanken darüber anzustellen, inwiefern der Ruf nach Urbanität überhaupt noch gerechtfertigt ist. Drittens schliesslich wird anhand der schweizerischen Situation zu überlegen sein, wie denn die Qualitäten und Eigenschaften im Zeitalter der internationalen Standortkonkurrenz und der «Global City» (Saskia Sassen) präziser umschrieben werden könnten, die beim Gebrauch der Worthülse «Urbanität» implizit angesprochen werden.

Urbanität: ein Votum für die Stadt

Es empfiehlt sich eingangs den Kontext etwas ausführlicher zu beleuchten, in welchem Urbanität das Nachdenken über Stadt zu prägen begonnen hat. Es mag vielleicht überraschen, dass der Begriff erst 1960 einen vertieften Eingang in die städtebauliche Diskussion und in Überlegungen zur Stadtentwicklung gefunden hat – mitten im Wiederaufbau, im hastigen Bauboom der «langen 1950er-Jahre». Damals waren europaweit ähnliche Veränderungen der Städte festzustellen: An den Stadträndern wuchsen Satellitenstädte aus dem Boden, während sich in den

Stadtzentren Hochhäuser neben Kirchtürme und Rathäuser drängten und somit die architektonischen Chiffren politischer und kirchlicher Macht konkurrierten, die bisher unangefochten die städtischen Silhouetten formten.

«Tagsüber belebt, nachts menschenleer»

Nicht nur in den luftigen Höhen der Stadtkronen zeichneten sich gewichtige Veränderungen ab, auch am Boden wurden städtische Zusammenhänge neu definiert. Das Wort von der «City» begann die Runde zu machen und bezeichnete einen Transformationsprozess, in welchem Stadtzentren zusehends zu tagsüber belebten, nachts aber menschenleeren Ansammlungen von Büro- und Geschäftshäusern mutierten. Der rasant wachsende Privatverkehr belastete den Alltag in den Städten schwer und rief nach einem grundlegend neuen Umgang mit dem Verkehr in der Stadt; Schnellstrassen und Stadtautobahnen wurden deshalb kreuz und quer über die bestehenden Städte gelegt – doch weder den Bedürfnissen des Automobils noch denen der Stadt liess sich damit nachkommen. Bei aller Bau- und Planungstätigkeit konnte deshalb nicht verborgen bleiben, wie wenig problemadäquat die Vorstellungen einer zeitgemässen Stadt und die Konzepte zu deren Realisierung im Grunde waren. Deshalb verfestigte sich gegen Ende der 1950er-Jahre angesichts der wachsenden innerstädtischen Probleme und der hygienisch einwandfreien und sozialpolitisch abgesicherten Öden der neuen Stadtteile die Einsicht, gescheitert zu sein. Alexander Mitscherlichs berühmtes Diktum von der «Unwirtlichkeit der Städte» war dabei nur ein Votum, dem medial allerdings viel Aufmerksamkeit zukam. In Fachkreisen nämlich wurde um 1960 unumwunden zugegeben, mit den vorhandenen architektonischen und städtebaulichen Modellen der Komplexität der gestellten Aufgabe nicht gerecht werden zu können.

«Missing link» zwischen Architektur und städtischer Gesellschaft

In diesem Klima der Verunsicherung wandte sich der Volkswirtschaftler und Soziologe Edgar Salin am Deutschen Städtetag 1960 unter den Titel «Urbanität» an eine vorwiegend aus Architekten, Planern und Politikern bestehende

Zuhörerschaft. Salin verstand unter dem Begriff die Manifestation einer spezifisch städtischen Qualität der politischen Partizipation und der kulturellen Offenheit und Toleranz, die – wie er darlegte – «nicht Kennzeichen einer Stadt als solcher» seien. Die mit historischen Exkursen und aktuellen Deutungen untermauerten Ausführungen fanden erhebliche Resonanz bei Planungs- und Städtebauexponenten. In der Urbanität glaubte man das «missing link» zwischen Architektur und städtischer Gesellschaft gefunden zu haben. Auf die griffige Formel von der «Urbanität durch Dichte» gebracht, postulierte man eine Neuausrichtung des städtebaulichen Denkens, das an die Stelle des formalen Schematismus räumlich-funktionaler Trennung und simpler wohnsoziologischer Konzepte Durchmischung und höhere bauliche Dichten setzte.

Dabei wurde aber ein wesentliches Moment in Salins Argument übersehen, das bis heute wenig beachtet wird: Interessanterweise hat Salin nämlich kaum ein Wort über die Materialität der Städte, über die Architekturen und die städtebaulichen Kompositionen verloren, in welchen er Urbanität diagnostizierte. Darin einfach die akademische Gepflogenheit zu sehen, sich in den Dingen zurückzuhalten, die nicht zum eigenen Fachbereich gehören, bedeutet, die fundamentale Quintessenz seiner Überlegungen zu übersehen: Lebensweisen und Mentalitäten können nicht einfach als Resultanten bestimmter baulicher Konfigurationen verstanden werden, sondern verhalten sich dazu kontingent. Aus der Zurückweisung jeglicher monokausaler Beziehung zwischen gebauter Umwelt und den darin anzutreffenden Lebensweisen folgt weiter, Urbanität nicht einfach mit einer bestimmten Dichte urbaner Interaktionen gleichzusetzen. Dichte und Durchmischung erhöhen zwar die Intensität und Häufigkeit von Kontakten, können aber einzig die Wahrscheinlichkeit für bestimmte Verhaltensweisen erhöhen, programmieren aber lassen sich diese nicht. Etwas anderes anzunehmen, hiesse die Fehler zu wiederholen, die Generationen von Städtebauern und Stadtplanern mit besten Absichten begangen haben. Die akribisch entworfenen und durchkomponierten Erlebniswelten in multifunktionalen Einkaufs- und Freizeitkomplexen, die heute nicht nur in Metropolen wie New York oder Berlin, sondern auch in den schweizerischen Agglomerationen lanciert werden, widerlegen diesen Schluss keineswegs. Darin ist vielmehr ein Ausdruck des «current refashioning of urban experience» (Jean Attali) zu sehen. Es simuliert

urbanen Alltag bloss, generiert zwar reiche Umsätze, vermeidet aber alle Gegensätze und Reibungen, die städtische Räume erst produktiv werden lassen.

Bezugsräume für Stadtmentalität

Ziehen wir Zwischenbilanz. Wenn wir unter Urbanität mehr als einen Sammelbegriff für städtische Lebensweisen verstehen, wenn wir diesen Begriff also mit bestimmten normativen Eigenschaften wie Offenheit, Toleranz, Innovationsfähigkeit und Wandelbarkeit ausstatten, stellt sich die Frage, auf welche Weise eine solche Mentalität überhaupt entstehen kann. Wie die Erfahrungen des 20. Jahrhunderts zeigen, sind Architektur und Städtebau mit einer derartigen Aufgabe schlicht überfordert. Folgerichtig nähert sich die aktuelle urbanistische Diskussion deshalb der Stadt nicht mehr als dem Objekt der Architektur, sondern versteht sie als den Kontext, mit welchem Architektur interagiert, auf welchen Architektur ihre Konzepte bezieht, dem sie neue Potentiale zu verleihen versucht.

So weit, so gut. Zwei Dingen ist dabei aber unbedingt Rechnung zu tragen. Einmal kann sich die «Regenerationsfähigkeit des Modells der europäischen Stadt» (Kohlhoff) nicht darauf beschränken, städtebauliche Typologien fortzuschreiben (hinsichtlich deren Leistungsfähigkeit für die aktuellen Herausforderungen im Übrigen durchaus Zweifel angebracht sind). Städtische Regeneration kann nur gelingen, wenn gleichzeitig ökonomische Wettbewerbsfähigkeit, Innovationsfähigkeit sowie soziale und kulturelle Integration in einer ökologisch langfristig tragbaren Weise erzielt werden. Zweitens darf nicht übersehen werden, dass der räumliche Referenzpunkt zur Realisierung dieser Forderungen nicht länger einem Phänomen entspricht, das mit einem dem 19. Jahrhundert entlehnten Verständnis der kompakten Stadt beschrieben werden könnte. Der immense sozioökonomische und technisch-wissenschaftliche Wandel der letzten Jahrzehnte hat nämlich das bipolare (räumliche, sozioökonomische und kulturelle) Ordnungsmuster Stadt/Land vollkommen erodiert, in welchem dieses Modell verankert war.

Man kann es drehen und wenden, wie man will. Man kann das Wachstum der Agglomerationen als Ausbreitung eines «Stadtübels» (Corboz) geisseln. Und doch liegen hier die funktional-räumlichen Bezüge, mit welchen – auch in der Standort-

förderung – gearbeitet werden muss. Das ist auch das räumliche Korrelat, auf welches eine zeitgemässe Aktualisierung des Urbanitätsverständnis des 19. Jahrhunderts zu beziehen hat.

Urbanität = Offenheit, Toleranz oder Wandelbarkeit?

Stadtland Schweiz: Amalgam aus urbanen, suburbanen und ländlichen Elementen

Einen solchen Raum stellt beispielsweise das schweizerische Mittelland dar, dessen fünfzehntausend Quadratkilometer einen engmaschigen, infrastrukturell gut vernetzten, ökonomisch stark integrierten Siedlungszusammenhang bilden. Siebzig Prozent der Bevölkerung leben hier, der überwiegende Teil der Wertschöpfung wird in diesem Gebiet erzielt. Dieses Amalgam aus urbanen, suburbanen und ländlichen Elementen kann nicht einfach als «Stadt Schweiz» oder «Metropole Schweiz» verstanden werden. Mit einem solchen Verständnis liefe man nämlich Gefahr, die Besonderheiten der heutigen Lebens-, Arbeits- und Freizeitmodi zu verfehlen, auf welche u.a. auch eine umfassende Standortförderung ihre Instrumente und Massnahmen auszurichten hat. Der räumliche Alltag lässt sich m.E. angemessener in der paradoxen Wortschöpfung vom «Stadtland Schweiz» erfassen: Siedlungen, Landschaftsgürtel, Industrieparks, Verkehrsanlagen, Shoppingzentren, Freizeiteinrichtungen und vereinzelte Bauernhöfe fügen sich hier ohne unmittelbar einsichtige räumliche Logik zusammen. Dabei zeigen die in den Pendelströmen und im Freizeitverkehr artikulierten Aneignungsmuster dieses Raumgefüges, dass das Städtische immer weniger aus der baulichen Struktur verstanden werden kann, sondern sich besser aus dem Gebrauch des Raumes ableiten lässt. Das sind die räumlichen Wirklichkeiten, auf welchen sich unsere weiteren Überlegungen beziehen müssen.

Nachurbane Kultur

Vor exakt hundert Jahren hat der deutsche Soziologe Georg Simmel festgestellt, Stadt resultiere «aus der Gesamtheit der über ihre Unmittelbarkeit hinausrei-

chenden Wirkungen. Dies erst», so Simmel weiter, «ist ihr wirklicher Umfang, in dem sich ihr Sein ausspricht.» Die Vorstellung eines gleichsam strukturell bedingten Möglichkeitenüberschusses als zentralem Charakteristikum städtischer Produktivkraft und Wandelbarkeit muss auch ein wesentliches Kriterium für ein nachhaltig gestaltetes «Stadtland Schweiz» bilden.

Dabei geht es um ein ganzes Bündel von Aspekten, die bei der Mobilität und den individuellen und kollektiven Raumbedürfnissen beginnen, Fragen der Standortgunst und Wettbewerbsfähigkeit umfassen, politische Spielregeln und Entscheidungsmechanismen tangieren und schliesslich auch die Vielfalt der Lebensentwürfe und der kulturellen Durchmischung berücksichtigen. Mit anderen Worten: Nachhaltigkeit bezieht sich auf Mentalitäten, Produktionsweisen und Entscheidungsprozeduren, die hier nur grob skizziert werden können:

Das Konzept der Urbanität für die Formulierung eines Anforderungsprofils nachhaltiger Verhaltensweisen beiziehen.

Auch wenn, wie nicht genug betont werden kann, die räumliche Praxis in Wirtschaft und Freizeit heute nicht mehr mit einem klassischen Stadtmodell erfasst werden kann, erscheint es lohnenswert, das Konzept der Urbanität für die Formulierung eines Anforderungsprofils nachhaltiger Verhaltensweisen beizuziehen. Es geht also um zeitgemässe, wandlungsfähige Lebensweisen, die vom Bestehenden ausgehen, am gesellschaftlichen Geschehen Anteil nehmen und dabei ihre Verantwortung übernehmen.

Eine solche Haltung kann auch bauliche Konkretion beinhalten: Die im Zuge der Deindustrialisierung frei gewordenen Industriebrachen bilden beispielsweise Chancen, neuartige Verbindungen von Arbeiten, Wohnen und Freizeitgestaltung zu entwickeln. Daneben wird aber nur allzu leicht vergessen, dass vergleichsweise billige Massnahmen wie Neuregelungen der Ladenöffnungszeiten bzw. der Sperrstundenverordnungen oder die Abschaffung der Wirtepatente

der Vitalität und der Vielfalt des städtischen Lebens oft wesentlichere Impulse verleihen können. Beide Massnahmenebenen können somit dazu beitragen, vitale und spannungsreiche Räume zu schaffen, die entscheidende Vorteile im internationalen Standortwettbewerb darstellen können. Die schweizerischen Grossregionen, verfügen dabei über recht gute Startbedingungen – das zeigen die internationalen Städteratings alljährlich wieder.

Wird der Traum von der Urbanität wahr?

Die vielleicht wesentlichste Aufgabe im «Stadtland Schweiz» wird es aber sein, einen tauglichen Umgang mit der Kluft zwischen den funktionalen Grossräumen um Basel, Zürich, Genf oder im Südtessin und der politischen Strukturierung dieser Räume zu finden. Zwei Probleme sind dabei besonders drängend:

- Erstens führen heute Spillover-Effekte zu suboptimaler öffentlicher Leistungserstellung, die nicht nur die Attraktivität der Kernstädte als Wirtschafts-, Freizeit- und Lebensort mindert, sondern damit auch die Standortqualität des ganzen Grossraums hinsichtlich verkehrsinfrastruktureller, Bildungs- und Kultureinrichtungen spürbar beeinträchtigt. Hier muss eine gerechtere Verteilung zwischen Nutzern, den Entscheidungsträgern und den Trägern der Kosten etabliert werden. Damit lässt sich auch die Negativspirale, in welcher sich die Kernstädte seit längerem befinden, aufhalten: nämlich die fatale Verknüpfung zunehmender Zentrumslasten, verstärkter Abwanderung und Segregation bei anhaltenden hoher Verkehrsbelastung.
- Zweitens werfen die grenzüberschreitenden funktionalen Grossregionen auch einen erheblichen räumlichen Gestaltungsbedarf auf, der die «modernen» Fragen nach räumlicher Ordnung und Bestimmungskraft der Planung auf einer Massstabsebene aufwirft, die bislang kaum institutionell verankert ist. Gerade aber diese Massstabsebene ist unabdingbar, um die kritische Masse zu erreichen, mit welcher international konkurrenzfähige Clusterbildungen wirksam gefördert werden können.

Somit existieren unterschiedliche Ansatzpunkte und Ebenen, Bedingungen für zukunftsfähige Lebensformen zu schaffen. Nachhaltigkeit wird aber, um Edgar Salin zu paraphrasieren, nicht automatisch Kennzeichen nachindustrieller

Siedlungsräume sein. Dort aber, wo sie sich einstellt, wird sie das Erbe jener raren raumzeitlichen Konstellationen antreten können, für welche Salin einst das Wort von der «Urbanität» reserviert hat.

Lässt sich die Negativspirale der Kernstädte aufhalten?

Ausblicke auf die städtische Zukunft in der Schweiz

Wie hat man sich nun die städtische Zukunft vor diesem Hintergrund vorzustellen? Die letzten Jahrzehnte lehren uns dabei zunächst unmissverständlich, dass detailreiche Visionen nicht angebracht sind. Weiter kann der Aufbau einer nachhaltigen städtischen Entwicklung nicht von der Frage der generellen nachhaltigen räumlichen Entwicklung der Schweiz abgekoppelt werden. Nachhaltigkeit bildet das übergeordnete Ziel, aufgrund dessen die Massnahmen in den verschiedenen Politikbereichen wie Umweltpolitik, Planung, Verkehrs- und Infrastrukturpolitik, die Festlegung von Wohn- oder Naturräumen festzulegen und untereinander abzugleichen sind.

Abschliessend soll doch zumindest so viel an Prognose gewagt werden: Mit nachhaltigeren Spielregeln werden sich über die Zeit auch Lebensgewohnheiten, Landschaften und vieles mehr ändern: Stadt und Land dürften wieder klarere Konturen bekommen. Das braucht aber weder zu überraschen noch zu beunruhigen. In der Schweiz hat die auf Erhaltung der Besiedlung und dezentrale Verteilung der Infrastruktur aufgebaute Politik nach 1950 gleiches getan, wenn gleich unter anderer Setzung der Vorzeichen. Gelingen diese Schritte, könnten die schweizerischen Städte als gute Beispiele für die räumlichen Entwicklungen der «Post-sprawl»-Ära dienen. Städte wie Basel, Genf und Zürich werden dann Zentren von grenzüberschreitend gelebten und verstandenen Lebens- und Wirtschaftsräumen sein. In diesem Fokus auf Regionen kann die Frage der Wettbewerbsfähigkeit ihrer städtischen Räume bereits heute sinnvoll angegangen werden.

- 1 Attali, Jean (2001): «A surpassing mutation», in: Koolhaas, Rem et al. (Hg.): Mutations, Bordeaux: 268–279.
- 2 Barthes, Roland (1964): Mythen des Alltags; Frankfurt am Main.
- 3 Boeri, Stefano (2001): «Notes for a research program», in: Koolhaas, Rem et al. (Hg.): Mutations, Bordeaux: 356–377.
- 4 Borja, Jordi und Manuell Castells (1997): Local & Global. Management of cities in the information age, London.
- 5 Bundesamt für Raumplanung (Hg.) (1996): Grundzüge der Raumordnung Schweiz; Bern.
- 6 Bundesamt für Statistik (Hg.) (2001): Bodennutzung im Wandel. Arealstatistik Schweiz; Neuchâtel.
- 7 Bundesrat (2001): Agglomerationspolitik des Bundes. Bericht des Bundesrates vom 19. Dezember 2001; Bern.
- 8 Burckhardt, Lucius (2000): «Wiedergelesen und ausgelesen: «achtung: die Schweiz» und «die neue stadt»», in: Werk, Bauen + Wohnen (7/8): 8–13.
- 9 Campi, Mario, Bucher, Franz und Mirko Zardini (2001): Annähernd perfekte Peripherie. Glattalstadt/Greater Zurich Area; Basel, Boston und Berlin.
- 10 Corboz, André (1993): «Die vier Phasen der theoretischen Auseinandersetzungen mit der Stadt im XX. Jahrhundert», in: archithese (3): 93–96.
- 11 Corboz, André (2001): Die Kunst, Stadt und Land zum Sprechen zu bringen; Basel, Boston, Berlin.
- 12 Flückiger, Hans und René L. Frey (Hg.) (2001): Eine neue Raumordnungspolitik für neue Räume. Beiträge aus dem Forum für Raumordnung 1999/2001; Zürich.
- 13 Flückiger, Hans (2001): «Agglomerationen im Blickfeld der Raumordnungspolitik», in: Flückiger, Hans und René L. Frey (Hg.): Eine neue Raumordnungspolitik für neue Räume. Beiträge aus dem Forum für Raumordnung 1999/2001, Zürich: 22–37.
- 14 Frey, René L. (2001a): Grenzüberschreitende Kooperation zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von städtischen Regionen am Beispiel der RegioTriRhena, 53. Deutscher Geographentag Leipzig, 03.10.2001; Basel.
- 15 Frey, René L. (2001b): «Städte und Agglomerationen im globalen Standortwettbewerb», in: Flückiger, Hans und René L. Frey (Hg.): Eine neue Raumordnungspolitik für neue Räume. Beiträge aus dem Forum für Raumordnung 1999/2001, Zürich: 9–21.
- 16 Herczog, Andreas (2002): «Von der Raumplanung zur Raumentwicklungspolitik. Neue Anforderungen im Zeichen der Re-Regulierung», in: Werk, Bauen + Wohnen (6): 34–37.
- 17 Holl, Christian (2002): Die soziale Stadt. Ein politisches Programm in der Diskussion; Stuttgart.
- 18 Koolhaas, Rem (1996): «Die Stadt ohne Eigenschaften», in: Arch+ (132): 18–27.
- 19 Kuster, Jürg und Hans Rudolf Meier (2000): Siedlungsraum Schweiz. Struktur und räumliche Entwicklung; Bern.

- 20 Messerli, Paul (2001): «Der «ländliche Raum» als Mythos. Für eine neue Partnerschaft von Zentren und Peripherien auf Basis funktionaler Zusammenhänge», in: Flückiger, Hans und René L. Frey (Hg.): Eine neue Raumordnungspolitik für neue Räume. Beiträge aus dem Forum für Raumordnung 1999/2001, Zürich: S. 74–91.
- 21 Prigge, Walter (1998): «Vier Fragen zur Auflösung der Städte», in: Prigge, Walter (Hg.): Peripherie ist überall. Edition Bauhaus, Band 1, Frankfurt am Main und New York: S. 6–12.
- 22 Rellstab, Ursula: «Metropole Schweiz: die verdrängte Realität», in: Koch, Michael und Willi. A. Schmid (Hg.): Die Stadt in der Schweizer Raumplanung. Ein Lesebuch – Martin Lendi gewidmet, 49/1999: ORL-Schriften: S. 149–153.
- 23 Schneeberger, Paul: «Die ganze Schweiz eine moderne Metropole. Eine Charta als Basis für eine gedeihliche Zukunft», in: Neue Zürcher Zeitung, 20.02.2002: S. 14.
- 24 Schöttli, Heinz (2000): «Überzeugungsarbeit. Bausteine für ein neues Zug», in: archithese (3): S. 44–49.
- 25 Sieverts, Thomas (1997): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Bauwelt Fundamente; Braunschweig und Wiesbaden.
- 26 Touraine, Alain (1996): «Die Stadt – ein überholter Entwurf», in: Arch+ (132) : S. 68–70.