

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 9 (1996)  
**Heft:** 6-7

**Artikel:** La città diffusa : das Tessin als Stadt  
**Autor:** Capol, Jan  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-120403>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**





Bild: Photoswissair



# La città diffusa:

## Das Tessin als Stadt

**Zwischen den Wirtschaftszentren Italiens und der Schweiz – zwischen Mailand und Zürich – befindet sich das Tessin. Um nicht von den beiden Zentren aufgesogen zu werden, macht es sich daran, seine Position zu stärken. Wir haben uns umgeschaut und zeigen, welche Projekte im Tessin anstehen.**

**Von Jan Capol (Text)  
und Dona De-Carli (Fotos)**

Das Tessin hat die höchste Motorfahrzeugdichte der Schweiz. Nicht nur darum, weil es dem italienischen Kulturkreis angehört, dessen liebstes Kind das Auto ist. Die Topografie des Kantons stellt für den öffentlichen Verkehr feindliches Gelände dar: steil und in eine Unzahl von Tälern zerklüftet. Die Täler sind dicht bebaut mit ineinander verwachsenen Kleinstädten und Dörfern, und an den Talflanken zerfranst die Besiedlung. Città diffusa heisst diese Siedlungsstruktur des Tessins von Bellinzona an südwärts. Città diffusa meint aber auch das Tessin als Städtedreieck mit Bellinzona als Regierungsviertel, Locarno als Tourismusmeile und Lugano als Wirtschaftszentrum.

### **Lombardisierung**

Die Landesgrenze garantierte bis vor kurzem Standortvorteile. Tiefe Benzinpreise lockten die italienischen Autofahrer und machten den Sottoceneri zur Region mit der höchsten Tankstellendichte der Welt. Relativ schlecht entlohnte italienische Grenzgänger ermöglichten arbeitsintensive Produktionsweisen, die in der restlichen Schweiz schon lange nicht mehr rentierten. Dieser einseitige

*Das Wirtschaftszentrum der «città diffusa»: Lugano im Hintergrund, der Flughafen Lugano-Agno in der Bildmitte*

ge, aber starke Grenzverkehr von Italien ins Tessin zog allerdings keinen intensiven kulturellen und wirtschaftlichen Austausch nach sich und auch keinen wesentlichen Ausbau der Infrastruktur über die Grenze hinweg. Die Bindungen der Nachbarprovinzen Varese und Como zu Mailand sind heute enger als die Bindungen zum Tessin.

Seit vier, fünf Jahren bewirkt die Grenze keine Standortvorteile mehr, im Gegenteil. Der Sturz der Lira und der Anstieg des schweizerischen Benzinpreises verstärkten die schon bestehende Krise. Die Kundschaft aus Italien bleibt aus, und wer kann, macht seine Einkäufe in Italien, oder wer verkaufen will, bietet seine Ware in Lira an. «Lombardisierung» des Tessins nennt der Wirtschaftsprofessor Remigio Ratti diese Erscheinung. Der Vorteil der Lira als Zweitwährung im Tessin besteht vor allem darin, dass in Italien eingekaufte Ware wie Bücher, Kleider, Möbel usw. billiger angeboten werden können. Ein verzweifelter Versuch, die italienische Kundschaft wieder anzuziehen und die Abwanderung der Tessiner Kundschaft zu verhindern, ist die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten. Im Mendrisiotto sind die Läden zur Zeit die ganze Woche geöffnet. Der «Lombardisierung» entspricht die «Dehelvetisierung»: Schweizer Firmen wie Von Roll, Calida, die im Tessin arbeitsintensiv produzierten, ziehen sich ins Mittelland zurück, der Tessiner Wirtschaftsraum wird damit vom schweizerischen abgekoppelt.

### **Regio Insubrica**

Zwei Faktoren bestimmen im Moment die Entwicklung: 1. Das Tessin ist der drittgrösste Finanzplatz der Schweiz, ein Finanzplatz allerdings, der von den Zürcher Zentralen abhängig ist. 2. Das Tessin ist auf dem Weg, Mailänder Peripherie zu

werden. Tessiner Forscher haben deshalb das Städtedreieck der città diffusa erweitert zu einem grösseren, die Grenze überschreitenden Dreieck: Lugano, Como, Varese. Mit dem Konzept dieser polyzentrischen Stadt soll die wachsende Abhängigkeit des Tessins und seiner Nachbarn von Zürich und Mailand gebremst werden. Die neue Stadt hat den Namen Regio Insubrica – Insubrer hiessen die Kelten in Norditalien, als es noch keine Landesgrenzen gab. Die Regio ist vorerst eine privatrechtliche Vereinigung. Mitglieder sind der Kanton Tessin, die Provinzen Como, Varese und Verbano-Cusio-Ossola, einige wichtige Städte sowie private Firmen, welche die grenzüberschreitende Zusammenarbeit fördern wollen. Um über die Grenzen hinweg näher zusammenzurücken, ist auch vorgesehen, die Infrastruktur auszubauen, welche das Tessin mit seinen nächsten Nachbarn verbinden soll.

### **Il futuro arriva presto**

Die Zukunft steht vor der Tür. Im Tessin stehen wichtige Projekte an. Ein Überblick über die wichtigsten zeigt: Im Hochbau läuft fast nichts. Geplant und gebaut werden vor allem Verkehrsanlagen. Wann und wie sie realisiert werden, hängt jedoch zum grossen Teil von der Planung der Neat ab.

### **Reise ins Tessin**

Am 7. September 1996 reist Hochparterre mit seinen Lesern und Leserinnen zum zweitenmal ins Tessin: Wir besuchen mit Mario Botta die Kirche auf dem Monte Tamaro, mit Mario Campi das Wohn- und Geschäftshaus Via Beltramina in Lugano, mit Tita Carloni die neue Architekturschule in Mendrisio und mit Flora Ruchat ihr Geschäftshaus Suglio in Manno. Wir erhalten auch die neuesten Informationen über die Entwicklung im Alptransit. Ausschreibung und Anmeldetalon im nächsten Heft 8/96.



# Die Projekte

## 1 Alptransit

Der Kanton Tessin ist der einzige, der nicht an die Bahn 2000 angeschlossen wird. Als Kompensation gilt die Neat. Die Tessiner wehren sich deshalb gegen die Option der SBB, nur die Basistunnels zu bauen und den Bau der Zufahrtsstrecken zu verschieben. Neben der eigenen projektierten Streckenführung studierten die SBB gleichzeitig eine vom Kanton vorgeschlagene Variante. Die wichtigsten Unterschiede zur SBB-Variante: Verlegen der Strecke von Biasca bis Claro in die Bergflanke (anstelle der offenen Tallinie der SBB); queren der Magadino-Ebene weiter östlich entlang der Autobahn; freihalten von Terrain in der Magadinoebene für einen späteren Neat-Bahnhof als Anschluss für das Sopra-Ceneri; verlängern des Ceneri-Tunnels direkt in den Bahnhof Lugano (statt nur bis Taverne); Neat-Anschluss über Chiasso nach Como (statt über Ponte Tresa nach Varese). Der Bundesrat entscheidet, welche Variante durchgeführt wird. Aus Spargründen sind als erste Etappe nur die Basistunnels vorgesehen, der Ceneri bis Lugano-Massagno.

## Verkehrsverbund

Unabhängig von der Neat entsteht der Tessiner Verkehrsverbund. Laut Kantonsplaner Benedetto Antonini gelten ab 1998 im ganzen Kanton einheitliche Tarife und Billette. Für die Ergänzung des organisatorischen Bereiches des Verkehrsverbundes durch Infrastruktur ist der Kanton in vier Planungsorganisationen unterteilt. Am weitesten fortgeschritten sind die Projektierungsarbeiten im Luganese. In zwei Jahren soll mit dem Bau begonnen werden.

## 2 Schmalspurbahn Lugano-Ponte Tresa

Die Strecke Magliaso-Ponte Tresa wird teilweise mit einer zweiten Spur ergänzt und bei Ponte Tresa in ein Tunnel verlegt. Die Feinprojektierung ist diesen Sommer abgeschlossen. Zusätzlich ist die Verlegung des Bahnhofs Ponte Tresa und ein weiterer Bahnhof in Italien geplant, um die Grenzgänger mit Park + Ride schon jenseits der Grenze abzuholen, weiter der Anschluss der Schmalspurbahn an den Flughafen Lugano-Agno und ihre Fortführung unter Lugano hindurch an den Stadtrand Cornaredo. Wird der Bahnhof Ponte Tresa verlegt, wird auch die bisherige Autostrasse am See abgebrochen und durch eine neue Umfahrung zum neuen Bahnhof ersetzt. In diesem Zusammenhang soll die Seefront der Altstadt von Ponte Tresa neu gestaltet werden.

## 3 Bahnhof Lugano

1989 hat Aurelio Galfetti zusammen mit Antonio Antonini den Wettbewerb für den Aus-

bau des Bahnhofs gewonnen. Er soll als Umsteigeknoten aufgewertet werden. Die Projektierung ist im Moment eingestellt.

## 4 Nach Varese und Malpensa

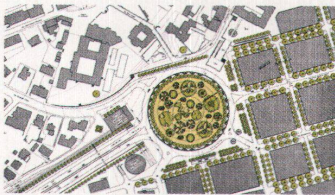
Das schon bestehende Gütergleis Mendrisio-Stabio soll bis an die bestehende Linie bei Arcisate in Italien verlängert werden. Auf diese Weise hätte das Tessin eine direkte Bahnverbindung in die Region Varese, welche die meisten Grenzgänger stellt, und zum Flughafen Mailand-Malpensa, welcher als interkontinentaler Flughafen Norditaliens vorgesehen ist. Die Pläne zur Verlängerung der Autostrasse von Ligornetto an die Grenze sind bereits ausgeschrieben.

## 5 Strassenumfahrung Lugano

Lugano wird mit dem sogenannten Omega umfahren, zum grossen Teil im Tunnel von Cornaredo bis Vezia, dann entlang der Autobahn bis zum Anschluss Lugano Sud. Der Projektentscheid fiel letzten Januar. Ein Tunnel von Cornaredo bis nach Gandria ist in einer späteren Etappe vorgesehen.

## 6 Kreisel Piazza Castello

Nach der Eröffnung des Umfahrungstunnels von Locarno am 13. Juni wird die Piazza Castello Einfallstor für den Autoverkehr ins Locarnese und in die Stadt. Um den Verkehrsstrom zu bewältigen, haben Aurelio Galfetti und Marco Krähenbühl einen Riesenkreisel von ungefähr 110 m Durchmesser geplant – mit Park in der Mitte. Bei der Enteignung des grossen Geländes war die Krise von Vorteil. Die Liegenschaftsbesitzer verkaufen gerne. Im Herbst beginnen die Arbeiten.



## 7 Autostrasse A 13

Vorgesehen ist eine zweispurige Strasse teilweise entlang dem Bahntrasse als Anschluss an die Umfahrung Locarno, damit die Gemeinden am Ceneri-Fuss vom Durchgangsverkehr entlastet werden und die Agglomeration Locarno ihren Anschluss an die N 2 bekommt.

## 8 Flugplatz Magadino

Der Militär- und Sportflugplatz des Kantons wird als Charterflugplatz des Tessins ausgebaut. In Ergänzung zum Flughafen Lugano-Agno, der für Linienflüge gedacht ist.

## 9 Flugplatz Lugano-Agno

Der Kanton erwartet vom Bund die Konzessionierung für den Ausbau. Die Piste soll durch ein Rollfeld erweitert werden, ebenso vorgesehen ist ein neuer Terminal.

## 10 Flugfeld Ascona

Das Flugfeld wird 1997 aufgehoben. Was damit geschieht, ist noch nicht beschlossen. Vorgesehen ist ein Kurbad mit Casino.

## Golfplätze

Von ursprünglich 32 Projekten sind noch drei Standorte im Gespräch:

## 11 Gorduno-Gnosca

Ein Schiessplatz wird als Golfplatz umgenutzt.

## 12 Ascona/Locarno

Neben dem schon bestehenden Golfplatz im 5-Stern-Hotel-Gebiet des Maggiadeltas soll ein neuer entstehen.

## 13 Carona

Hier will die SBG einen Golfplatz mitten im Wald erstellen.

## 14 Kehrichtverbrennungsanlage (KVA)

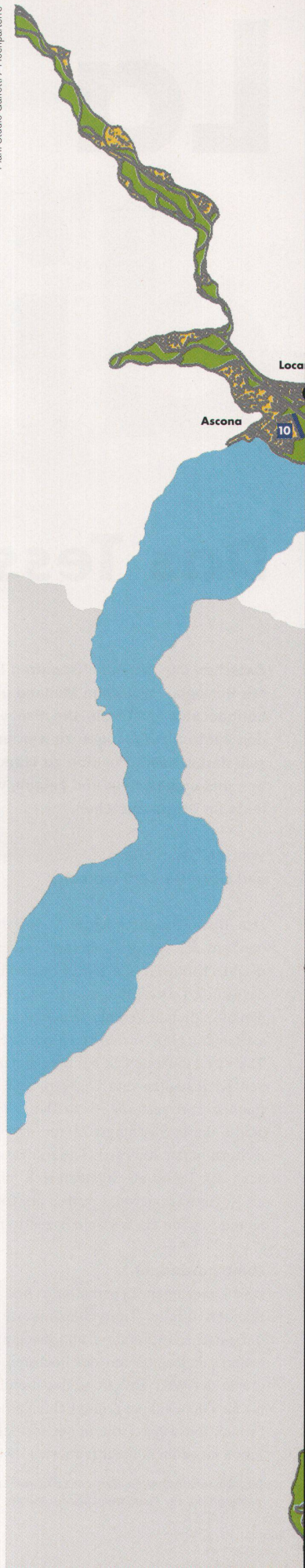
Im Kanton ist zur Zeit keine KVA in Betrieb. Ab dem Jahr 2000 dürfen keine neuen Deponien mehr angelegt werden, und Bundes-subsidien für neue KVAs sind nur noch bis 1. September 1997 zu holen – die Zeit drängt. Der Regierungsrat hat sich für das neue Verbrennungssystem der Firma Thermoselect entschieden. Die Opposition jedoch ist gross. Vorgesehener Standort ist die Industriebrache des ehemaligen Von-Roll-Stahlwerks «Monteforno» in Giornico. Die Nachbargemeinden Bodio und Personico haben bereits Rekurs gegen die Richtplanänderung eingelegt.

## 15 Technopol Faloppia

Im Richtplan der Gemeinde Balerna ist ein Technopark eingetragen. Am Projekt beteiligt sind die Gemeinden Balerna, Chiasso, Morbio Inferiore, Novazzano sowie der Kanton. Ziel: Der Technopol soll helfen, die ökonomische Struktur des Mendrisiotto zu verändern. Weg von der Grenzlagen-Ökonomie, von Transportgewerbe und Einkaufstourismus, weg von den Schwankungen der Lira und des Benzinpreises, hin zu einer stabilen Wirtschaftsstruktur.

## 16 Bürogebäude Suglio

Noch diesen Sommer wird das Bürogebäu-







de der SBG vollendet. Konzipiert hat es das Architekturbüro Schnebli/Ammann/Ruchat. Das Gebäude wird einem hohen ökologischen Standard genügen (HP 10/ 92). Noch nicht gelöst ist die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr – rund 700 Leute sollen im Gebäude arbeiten.



### 17 Wohnhaus Via Beltramina

Das Büro Campi/Pessina stellt diesen Sommer ein grosses Wohn- und Geschäftshaus fertig. Darin befinden sich 116 Sozialwohnungen und 5000 m<sup>2</sup> Nutzfläche für Läden und Büros. Bauherrschaft ist die Pensionskasse der Stadt Lugano.

### Casinos

Es geht um Grands-Jeux und nicht um Fünfliberspiele. Fortgeschritten sind die Casinoprojekte in Lugano und Locarno. Beide Projekte sind aber von der Grands-Jeux-Konzession aus Bern abhängig, die frühestens 1999 erteilt wird. Campione, auf italienischem Gebiet, hat bereits ein Grands-Jeux-Casino, will aber ein grösseres; dazu existiert ein Projekt von Botta.

### 18 Das Hotel Palace Lugano

1852 erbaut, seit 1969 leer und 1993 ausgebrannt, steht das Palace an städtebaulich exponierter Lage. 1994 kaufte die Stadt die Ruine mit umliegendem Land für 30 Millionen Franken von der SKA. Die Stadt organisiert nun einen Wettbewerb für ein Fünf-Stern-Hotel mit Grands-Jeux-Casino. Investitionssumme: über 200 Mio. Franken. Ob die historische Fassade erhalten bleibt, entscheidet das Stadtparlament in Kenntnis der Siegerprojekte des Wettbewerbs.



### 19 Locarno

Locarno hat im kommunalen Richtplan den Standort eines neuen Casinos bezeichnet.

### Università della Svizzera Italiana

### 20 Accademia Ticino Architettura

Nach dem Umbau des ehemaligen Spitals Palazzo Turconi in Mendrisio, durchgeführt von Tita Carloni, beginnt am 21. Oktober 1996 der Lehrbetrieb der Architekturschule (Interview mit Mario Botta folgende Seiten).

### 21 Facoltà di Scienze economiche e della comunicazione

Die Fakultäten Wirtschaftswissenschaften und Kommunikationstechnologie nehmen auch diesen Oktober ihren Betrieb im Centro Civico von Lugano auf, ebenfalls in einem ehemaligen Spital.



# Architekturschule

**Während vermögende Schweizer Kantone ihre Beiträge an Schulen und Universitäten zusammenstreichen, demonstriert der Kanton Tessin, was antizyklisches Verhalten heisst: Er gründet eine neue Universität, ohne Unterstützung durch den Bund – ein Kraftakt.**

«Lassen wir sie wursteln, sie schaffen es sowieso nicht», spotteten die Confederati nördlich des Gotthards, und die Schweizerische Hochschulkonferenz stellte sich gegen das Projekt; das Einzugsgebiet von 300 000 Einwohnern reiche für eine Universität nicht aus. Am 3. Dezember 1995 beantwortete die Tessiner Legislative, der Grosse Rat, die Einwände. Er nahm ein kantonales Universitätsgesetz an und sprach die nötigen Kredite. Der Bund steht vor vollendeten Tatsachen. Flaggschiff der neuen Universität ist die Architekturschule, die «Accademia Ticino Architettura». Sie nimmt diesen Oktober in Mendrisio den Lehrbetrieb auf, gleichzeitig mit den Fakultäten für Wirtschaftswissenschaften und für Kommunikationstechnologie in Lugano. Nicht trotz der Krise, sondern wegen der Krise, betonen etwas spitzfindig die Gründungsväter und -mütter, macht das Tessin einen mittlerweile 150jährigen Traum wahr. Die neue Universität soll den Ausbruch aus der Krise unterstützen und die Tessiner aus der Abhängigkeit von welschen und deutschschweizerischen Hochschulen herausführen.

## International bekannte Dozenten

Mit dem Aufbau der Architekturschule betraut ist Mario Botta. Er nutzte sein Prestige und sein Beziehungsnetz, um international bekannte Dozenten an die Accademia zu berufen. Sie werden in den beiden Abteilungen Geschichte und Kultur sowie Wissenschaft und Technik unterrichten. Im Gegensatz zum internationalen Input liegt in der dritten und zentralen Abteilung Entwurf der Schwerpunkt auf regionalen Werten. Neben Botta ist Aurelio Galfetti gleichzeitig Rektor und Entwurfslehrer. Die «Tendenza» genannte Tessiner Architekturrichtung bekommt somit ihre eigene Schule – oder fast. Einen Kontrapunkt im Entwurf setzt der «Minimalist» Peter Zumthor.

*Mario Botta, warum eine neue Architekturschule?*  
Weil sich das Profil des Architekten in den letzten Jahrzehnten gewandelt hat. Der Architekt ist nicht

## Accademia Ticino Architettura

### Abteilung Geschichte und Kultur

Geschichte des architektonischen Denkens:

Vittorio Savi

Kunstgeschichte: Carlo Bertelli, Harald Szeemann

Architekturgeschichte: Francesco Dal Co

Geschichte des Raums: Leonardo Benevolo

### Abteilung Entwurf

Mario Botta

Aurelio Galfetti

Peter Zumthor

Panos Koulermos

### Abteilung Wissenschaft und Technik

Mathematik: Sergio Albeverio

Strukturen (Statik): Aurelio Muttoni

Materialtechnologie: Alfredo Pini

Ökologie: Albert Jacquard

### Gastdozenten

Grafik und Fotografie: Oliviero Toscani,

Bruno Monguzzi

Projektkritik: W. J. R. Curtis, J. Rykwert

### Wissenschaftsrat

Juan Navarro Baldeweg, W.J.R. Curtis,

Pierluigi Nicolini, Werner Oechslin, Roland

Schweitzer, Mario Botta, Aurelio Galfetti

mehr die zentrale Figur im architektonischen Prozess. Er ist gezwungen, Lösungen bestimmter Probleme an Spezialisten zu delegieren. Auf diese Weise verliert er die Kontrolle über den Entwurfsprozess. Daher versuchen wir die Aufmerksamkeit des Architekten für die Arbeiten der Spezialisten zu wecken. Er soll sich Problemen annehmen können, nicht nur Lösungen. Zudem ist der Architekt nicht nur «Baumeister», er muss die Umwelt mit einbeziehen, sich mit Ökologie, Ressourcen und Zersiedelung beschäftigen. Das bringt eine Ausweitung des Studiums in eine gesellschaftswissenschaftliche (humanistische) Richtung mit sich, die eine kritischere Haltung gegenüber allen Aspekten der Architektur fördern soll.

*Und warum im Tessin?*

Weil wir glauben, dass das Tessin sich in einer privilegierten Lage befindet. Seine Beziehungen zur

italienischen Kultur mit ihrer Vielfalt an architektonischen Institutionen und Infrastrukturen birgt ein enormes Potential. Und da ist auch die Geschichte, eine Geschichte von Architekten, angefangen bei den «maestri comacini» bis hin in die jüngste Zeit. Es existiert hier ein «kultureller Humus», der eine Architekturschule nähren kann.

*Was wird der Unterschied sein zwischen einem ETH-Architekten und einem Architekten der Accademia?*

Das kann ich noch nicht genau sagen, denn eine Schule wird nicht nur mit Programmen gemacht, sondern lebt von den Professoren und vor allem von den Studenten. Unsere Absicht ist, nebst technischen Fähigkeiten auch eine kritische Sicht auf heutige Probleme zu vermitteln. Ich weiss nicht, wie weit das an anderen Schulen der Fall ist. Wir halten es für notwendig, dass ein Architekt als in-







tellemuell und kulturell Handelnder über sein technisches Wissen hinaus glaubwürdig ist.

*Ist die Accademia eine Konkurrenz zu anderen Architekturschulen?*

Sicher. Ein bisschen Konkurrenz ist gar nicht schlecht. Ich glaube, dass man weniger von Konkurrenz als vielmehr von Ergänzung sprechen soll.

*Die Zusammenarbeit mit den italienischen Hochschulen wird im Programm ausdrücklich erwähnt.*

Ja. Sie sind Teil des gleichen politischen und kulturellen Kontexts. Wir hoffen aber auch, dass wir die Zusammenarbeit ausdehnen können auf das Rechenzentrum in Manno und auf die Architekturschulen der ETH. Wenn die Accademia vollendet ist, könnten gewisse Kurse von anderen Schulen an uns delegiert werden, und umgekehrt könnten wir Kurse an anderen Schulen belegen.

*Die Accademia befindet sich in Mendrisio und nicht in Lugano. Sehen Sie nicht die gleichen Probleme auf Sie zukommen, wie sie die ETH-Zürich mit dem weit ausserhalb der Stadt liegenden Hönggerberg hat?*

Nein. Ich glaube, dass hier ein dörfliches Leben entstehen kann. Das Dorf hat ungefähr 10 000 Einwohner, und hier gibt es bereits Infrastrukturen wie Schulen und Bibliotheken. Es ist ein kleines Dorf, aber es ist grösser als ein üblicher Campus.

*Und Verkehrsprobleme?*

Ja sicher, wir müssen das Problem der Parkplätze noch lösen.

*600 Studenten sind viel. Warum eine so grosse Schule?*

Wir glauben, das ist die optimale Grösse. Eine Schule darf nicht allzu klein sein, sonst entsteht

*Innenhof des Palazzo Turconi, Sitz der neuen Tessiner Architekturschule*

kein Ideenaustausch. 600 Studenten ist eine Gröszenordnung, die den Austausch zwischen unterschiedlichen Kulturen zulässt – wir werden ja auch ausländische Studenten haben – und trotzdem noch einen Überblick über die ganze Schule ermöglicht.

*Die Bauwirtschaft wird sich so schnell nicht erholen. Haben Sie keine Angst, dass Ihre Studenten in die Arbeitslosigkeit entlassen werden?*

Überhaupt nicht! Schauen wir uns ein bisschen um, dann wird klar, was wir brauchen: gute Architekten. Schlechte Architekten gibt es schon zu viele, auch ohne Rezession und Arbeitslosigkeit. Leute hingegen, die Probleme formulieren und lösen können, fehlen. Es fehlen gute Architekten.