

Wirtschaftswandel und Stadtentwicklung : Überlegungen zum Dilemma der modernen Stadt und zur Perspektive von Zürich

Autor(en): **Dürrenberger, Georg / Truffer, Bernhard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **79 (1992)**

Heft 9: **Postindustrielle Schauplätze in Europa**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-60112>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wirtschaftswandel und Stadtentwicklung

Überlegungen zum Dilemma der modernen Stadt¹ und zur Perspektive von Zürich

Aktuelle Fragen zur Stadtentwicklung lassen sich fruchtbar anhand des Konzepts der «modernen Stadt» thematisieren. Dieses Konzept geht aus von der Wünschbarkeit und Zweckmässigkeit der räumlichen Entflechtung menschlicher Aktivitäten (Arbeiten, Wohnen, Freizeit usw.). Vor dem Hintergrund der Industrialisierung der Städte hatte eine solche Entflechtung durchaus ihre Berechtigung. Inzwischen haben sich aber mit der postindustriellen Gesellschaft manche Rahmenbedingungen tiefgreifend verändert.

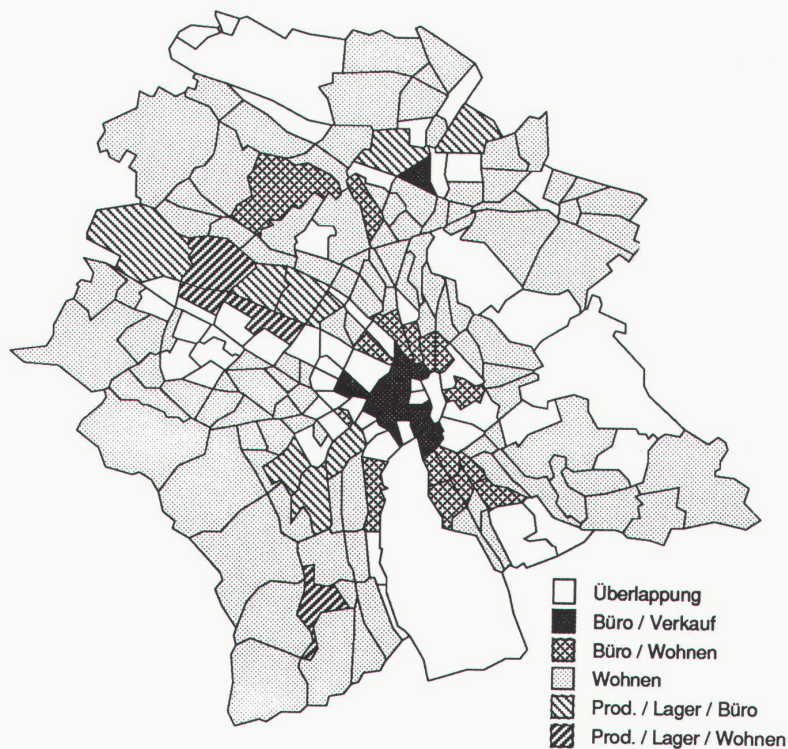
Réflexions sur le dilemme de la ville moderne¹ et sur le développement de Zurich

Le concept de la «ville moderne» est un thème particulièrement fructueux pour les questions actuelles concernant le développement urbain. Ce concept part de l'idée qu'il est souhaitable et opportun de dissocier spatialement les activités humaines (travail, habitat, loisirs, etc.). Sur l'arrière-plan de l'industrialisation des villes, une telle dissociation était parfaitement justifiée, mais depuis, dans la société postindustrielle, de nombreuses conditions marginales se sont profondément modifiées.

Thoughts on the Dilemma of the Modern City¹ and on the Development of Zurich

Topical questions on urban development can be fruitfully discussed on the example of the concept of the "modern city". This concept is based on the desirability and expediency of the break-up of the spatial intertwining of human activities (work, dwelling, free time etc.). A break-up of this kind was thoroughly justified seen against the background of urban industrialisation. Meantime, however, a number of conditions have altered fundamentally in the post-industrial society.

Nutzungsstruktur von Zürich
Structure fonctionnelle de Zurich
Utilisation structure of Zurich



Die einstige Zweckmässigkeit der Entmischung von Arbeitsorten und Wohnorten mündet heute nicht selten in das Dilemma, zwischen Wirtschaftswachstum und Verlust an (Lebens)qualität wählen zu müssen. In Zürich beispielsweise ging die Stärkung der Wirtschaftsstadt, speziell des Finanzplatzes, in den letzten Jahrzehnten einher mit einer Erosion der Wohnstadt. Eine Stärkung der Wohnstadt, so Einschätzungen aus Wirtschaftskreisen, aber hätten die Prosperität Zürichs aufs Spiel gesetzt. Um unsere Städte zukunftsgerecht zu gestalten, ist es an der Zeit, dieses Dilemma aufzubrechen. Der Übergang von der industriellen zur postindustriellen Gesellschaft bietet dazu Freiheitsgrade, welche es für urbane Regionen fruchtbar zu machen gilt – ganz ähnlich wie das im letzten Jahrhundert im Zusammenhang der entstehenden Industriegesellschaft geschehen ist.

Die Konzeption der modernen Stadt war bei ihrer Entstehung als Antwort auf die Probleme gedacht, welche Industrialisierung und Landflucht den Städten bescherten, nämlich: Verdichtung, Verslumung, Lärm, Schmutz, Krankheiten. Diese Zustände zu verändern war das Ziel von Stadtsanierungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Dabei wurden – von liberalistischen Interessen geleitet und von Fortschrittsgläubigkeit beseelt – zwei unterschiedliche Entwicklungswege beschritten. Den einen kann man mit Kontinentaleuropa, den anderen mit den angelsächsischen Ländern assoziieren. Wir illustrieren sie im folgenden anhand der Entwicklungen von Paris und London.²

Paris wies im 19. Jahrhundert besonders grosse positive Migrationsraten auf. Die Zuwanderer mussten aber alle innerhalb der Stadtmauern aus dem 17. Jahrhundert Platz finden, was zu einer unglaublichen Einwohnerdichte führte. Für bauliche Sanierungen wurde kaum etwas ausgegeben. Es fehlte an Licht, Luft und Wasser, und der allgemeine Zustand der Stadt verschlimmerte sich laufend. Als Napoleon III. an die Macht kam, wollte er aus Paris (wieder) eine prachvolle, bürgerliche Stadt machen. Paris wurde modernisiert. Dazu gab Napoleon dem Präfekten von Paris, Baron Haussmann, nahezu diktatorische Macht. Nach Haussmanns Plänen wurden die engen, übervölkerten Quartiere teilweise niedergerissen und grosse, breite und prächtige Boulevards angelegt, die die Kapitale durchschnitten.

Haussmanns Paris war insofern ein Stück moderne Stadt, weil die soziale Durchmischung aufgebrochen, die Segregation der Bevölkerung forciert wurde. Das Bürgertum wollte und sollte sich im Herzen «seiner» Stadt niederlassen können, um so in den unmittelbaren Genuss von Stadtleben und Stadtkultur zu kommen. Die Arbeiter dagegen sollten am Stadtrand in der Nähe der Industrie, in «ihrem» Lebensraum, wohnen. Die Umsiedlungen der Arbeiter wurden zum einen durch den Bau der Boulevards und die damit verbundene Vernichtung von Wohnraum direkt erzwungen. Zum anderen wurde die Segregation auch über die hohen Mieten in den neuerstellten Häusern bewirkt.

Während die Modernisierung auf dem Kontinent das urbane Erscheinungsbild stärken sollte, entwickelten sich viele Städte in den angelsächsischen Ländern in eine völlig andere Richtung: in die der Suburbanisierung. Interessanterweise wurde die Suburbanisierung nicht in den frühen Industriestädten in Mittelengland «entdeckt», sondern im eher gewerblichen und aristokratischen London.

London blieb – ähnlich wie Zürich – bis weit ins 19. Jahrhundert

hinein von der Industrialisierung «verschont». Die ökonomische Basis Londons war nicht die Industrie, sondern der internationale Handel im Rahmen des britischen Empire. In der City lebten die Händler- und Bankiersfamilien, welche die Warenströme organisierten, finanzierten und versicherten. Dort wohnten auch viele Zwischenhändler, manche Gewerbetreibende und andere, ärmere Schichten. Allerdings bestand eine grosse soziale Distanz zwischen diesen gesellschaftlichen Gruppierungen, welche durch die fortschreitende Proletarisierung verstärkt wurde. Die wohlhabenderen Schichten standen dem als «Sündenpfehl» empfundenen Stadtleben zunehmend kritisch gegenüber und suchten diesem zu entfliehen. Dabei hat die Verbundenheit der Londoner Bourgeoisie zum britischen Adel eine wichtige Rolle gespielt, denn das aristokratische Wohnen in abgeschiedenen und behaglichen Landsitzen wurde als immer erstrebenswerter erachtet.

Es entstanden die ersten, dem geschmackvollen Wohnen vorbehaltenen Vorstädte. Die Idee machte im Bürgertum schnell Schule. In der Tat lag nun eine reproduktionsreife, alternative Siedlungskonzeption zum innerstädtischen Wohnen vor. Die massenhafte Durchsetzung der Suburbanisierung erfolgte allerdings nicht primär in London, sondern in den Industriestädten Mittelenglands und – vor allem – in den USA.

Die zentripetal orientierte «Gentrifizierung» und die zentrifugal wirkende «Suburbanisierung», welche auch häufig zusammen wirksam waren, insbesondere in jüngster Zeit im Zuge der postmodernen Veredelung der Innenstädte, sind beides städtebauliche Reaktionen auf die Industrialisierung. Beide Entwicklungswege bewirkten eine soziale und funktionale Entmischung der Stadt. Aus der neuzeitlichen Stadt entstand dadurch die moderne Stadt: im Zentrum der Geschäftsbezirk – allenfalls kombiniert mit teuren Wohnungen –, daran anschliessend Industrie und Arbeiterwohnungen und diese umfassend die vornehmeren Wohnviertel. Das Konzept der modernen Stadt führte nicht zu einer Auflösung des Stadtganzen. Funktional blieben die einzelnen Zonen aufeinander bezogen. Die Bedeutung der Kernstadt wurde eher noch aufgewertet, denn sie war der ideale Standort für Läden, für die Behörde, für kontaktintensive Dienstleistungsaktivitäten und für kulturelle Anlässe. In der City kreuzten sich zudem die Verkehrswege, und auf sie hin wurde auch das Eisenbahnnetz konzipiert. Die Suburbs sind undenkbar ohne die Kernstädte.

Es wäre sicher naiv, die moderne Stadt in erster Linie als ein Ergebnis veränderter bürgerlicher Wohnvorstellungen anzusehen. In Wahrheit ist sie in ein ganzes Bündel gesellschaftlicher Entwicklungen eingeflochten, welche sich auf Konsumpräferenzen ebenso beziehen wie sie Architektur, industrielle Produktion oder Wirtschaftspolitik betreffen. Diese Tatsache lässt erahnen, weshalb sich Entmischung und Suburbanisierung in einem so eindrucksvollen Masse durchsetzen konnten. Die folgenden Erläuterungen stellen die moderne Stadt in diesen Rahmen gesellschaftlicher Entwicklung.

Zu den Triebfedern der Suburbanisierung gehörten, wie wir gesehen haben, auf dem Klassendenken beruhende ästhetische und moralische Vorstellungen «vom guten Leben». Solchen Vorstellungen standen die Urbanisten um Le Corbusier weitgehend ablehnend gegenüber. Die Idee der Entmischung von Wohnorten und Arbeitsgebieten ist von ihnen aber aufgegriffen und in städtebauliche Regeln gegossen worden. Um Luft und Ordnung in die bauliche und soziale Wirrnis der Stadt zu bringen, wollten sich die Städtebauer dieser

Generation nicht mehr mit kleinchirurgischen Eingriffen begnügen; sie strebten flächenhafte Sanierungen und Verdichtungen auf der Grundlage einer radikal weitergedachten Modernisierung an. Dabei waren ihre von einer gewissen Wachstumseuphorie und Planungsgläubigkeit getragenen Entwürfe nicht primär auf die Bedürfnisse einer kleinen, privilegierten Schicht zugeschnitten. Sie waren Teil des grossen fordistischen Projekts, über Massenproduktion und Massenkonsum den allgemeinen Lebensstandard, gerade der ärmeren Schichten, zu steigern.³ Das Konzept der modernen Stadt spielte dabei über den Wohnungsbau (insbesondere den sozialen) und die mit der Entmischung verknüpfte Motorisierung der Gesellschaft, eine zentrale Rolle.

Das wirtschaftspolitische Umfeld (Massenproduktion, Keynesianismus) kam damit der Realisierung der modernen Stadt deutlich entgegen. Auf der Ebene der Städte spielte jedoch noch ein Zweites mit: eine markante Veränderung von Interessenlagen, welche zu einer beschleunigten Entmischung aufgrund von Citybildung führte. Zum einen gerieten die städtischen Industrien in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts zunehmend in den Konkurrenzsog von ländlichen Industriensiedlungen, welche kostengünstiger produzierten (beziehungsweise von Anbietern aus Japan und den Billiglohnländern). Der planerischen Verbannung der Industrie aus dem Bild der modernen Stadt standen damit keine markanten industriellen Interessen entgegen. Zum anderen trat ein Interessenkonglomerat – gebildet unter anderem aus Grundbesitzern, Immobilienhändlern, Bankiers und Bauunternehmern – in Erscheinung, das mit wachsendem politischem Gewicht eine Entwicklungsperspektive vertrat, welche die moderne Stadt als internationales Dienstleistungszentrum verstand.

Dieser Perspektive zugute kam die Tertiarisierung – immer weniger Leute wurden (und werden) in der Produktion beschäftigt, immer mehr in der Planung, Kontrolle, Verwaltung und Verteilung. Der Büroverdichtung in den Grossstädten stand dabei auch eine betriebliche Organisationspraxis Pate, der zufolge das Wachstum eines Unternehmens in der Regel zu einem gesteigerten, zentral anfallenden Verwaltungsaufwand führt. Damit vorgezeichnete Tendenzen zur Büroverdichtung haben sich in den siebziger Jahren in den grösseren Dienstleistungszentren massiv verstärkt.⁴ Die im Zuge der Rezession gesunkenen Profiterwartungen im industriellen Sektor führten dazu, dass Gelder, anstatt produktiv investiert zu werden, zunehmend in die internationalen Finanzmärkte flossen, welche durch die Petrodollarschwemme zusätzlich aufgebläht wurden. Das Banken-, Versicherungs- und Immobiliengewerbe florierte, die Industrie dagegen hatte im allgemeinen mit immer grösseren Problemen zu kämpfen.⁵

Ein lehrreiches Beispiel für den Zusammenhang zwischen Finanzplatz und Werkplatz bietet New York.⁶ New Yorks frühes Wachstum und sein wirtschaftlicher Wohlstand beruhten ganz wesentlich auf seiner international fast konkurrenzlosen Industrie. Diese war, im Gegensatz zu anderen Industriestädten, eher kleinbetrieblich organisiert und zeichnete sich durch eine vielseitig spezialisierte Produktion aus. Generationen von Einwanderern fanden hier ihr Auskommen und erlebten nicht selten auch einen beachtlichen sozialen Aufstieg. Die Industrie produzierte nicht nur Güter für den Weltmarkt, sondern ermöglichte auch, dass aus mittellosen Einwanderern steuerzahlende New Yorker Arbeiter oder kleine Unternehmer wurden.

In den fünfziger Jahren begann diese Konstellation aufzubrechen. Die einst so blühende Industrie erfasste ein Prozess anhaltenden Niedergangs. Bewirkt wurde dies zum einen durch die stark angestiegene Konkurrenz aus Fernost und Europa, zum anderen durch mangelnde unternehmerische Initiative in einer Zeit sich schnell ändernder technologischer Voraussetzungen. Statt dass sich im industriellen Bereich innovative Reaktionen zeigten, formierte sich in New York zusehends ein Milieu, welches die Möglichkeiten des wachsenden Dienstleistungssektors nutzen wollte. Der in den zwanziger Jahren lancierte «Regional Plan of New York and its Environs» hatte diese Entwicklungsoption vorgezeichnet. Der Plan, dessen Wirkungen bis in die siebziger Jahre reichte, sollte Ordnung in New Yorks bauliche Wirrnis bringen. An die Stelle schmutziger Industrie, lärmiger Hinterhöfe und enger Strassen sollte ein übersichtliches Stadtganzen treten. Das Zentrum dieses Stadtganzen sollte ein Geschäftszentrum bilden, in dem die Büros von Industrie-, Handels- und Bankenunternehmen samt den zugewandten Dienstleistungen (Beratung, Gastgewerbe, Detailhandel) angesiedelt sind. Um dies zu verwirklichen, wurde Manhattan verdichtet und durch leistungsfähige Expressstrassen erschlossen. Dadurch wurden Industriegebiete und Arbeiterquartiere zerstört und der Niedergang der Industrie zusätzlich vorangetrieben.

Die industrielle Produktion von New York hat heute ihre Funktion als Standbein der Exportwirtschaft weitgehend eingebüsst. Dafür etablierte sich in Manhattan das Finanz- und Versicherungsgewerbe, welches losgelöst von der regionalen Wirtschaft vorwiegend internationale Finanzmärkte bewirtschaftet. Die Spezialisten in New Yorks Banken zeichneten sich von Anfang an durch grosse Innovativität aus, was das Wachstum des Finanzplatzes entscheidend vorantrieb: Neuartige Instrumente und Dienstleistungen erschlossen laufend neue Märkte. Der Bedarf an Bankfachkräften und Büroraum stieg während Jahrzehnten stetig. Ermöglicht wurde diese Entwicklung durch das Wachstum von nach rentablen Anlagemöglichkeiten suchendem internationalem Kapital. Zunächst waren das Petrodollars, später auch Kapitalexperte aus Europa und Japan. In den siebziger Jahren floss diese Liquidität in Form von Krediten, welche massgeblich von New Yorks Banken vermittelt wurden, in die Dritte Welt, und in den achtziger Jahren wurden sie zunehmend zur Deckung des hochschnellenden amerikanischen Budgetdefizits verwendet. Im Unterschied zur «industriellen Phase» basierte so gesehen New Yorks Wachstum der «postindustriellen Phase» auf strukturellen Veränderungen in der amerikanischen Ökonomie und der Weltwirtschaft insgesamt – und weniger auf spezifischen Stärken der regionalen Wirtschaft.

Der florierende Finanzplatz mit seinen hochbezahlten Spezialisten bewirkte eine Verschärfung des sozialen Gefälles. Die Entfaltung der glitzernden Yuppie-Welt ging Hand in Hand mit einer Verslumung und Verelendung grosser Teile der Stadt. Der Niedergang der Industrie bescherte nämlich New York ein Heer von Arbeitslosen, welche nicht einfach vom Finanzplatz absorbiert werden konnten. Angesichts des steigenden sozialen Elendes, zu dem das Drogenelend gehört, zogen immer mehr Mittelschichtfamilien aus der Stadt hinaus in die Vororte, mit der Konsequenz, dass New York bei schrumpfenden Steuereinnahmen (und sinkenden Bundesbeiträgen) sich massiv steigenden Sozialausgaben gegenüber sah. Diese Situation hat sich mit dem 87er Ein-

bruch der Börsenmärkte weiter verschärft, baute doch der Finanzplatz in wenigen Jahren so viele Arbeitsplätze ab wie er in den zwei Jahrzehnten zuvor geschaffen hatte.

Diese Geschichte zeigt erstaunliche, wenn auch in ihrem Ausmass kaum vergleichbare Parallelen zur Entwicklung von Zürich. Erinnern wir uns an dieser Stelle, wie der Zürcher Finanzplatz entstanden ist:⁷ Die Exportwirtschaft, zuerst die Textilbranche, später die Maschinenindustrie, erwirtschaftete Überschüsse, welche die Grundlage des Zürcher Kapitalexports bildeten. Dabei entwickelten die Banken das notwendige Know-how und die Beziehungen, welche nötig sind, um industrielle Investitionsmöglichkeiten zu erkennen und zu vermitteln. Auf dieser Grundlage wurde dann die Anlage ausländischer Kapitalien ein Geschäft von wachsender Bedeutung. Es ist also keineswegs so, dass die Finanzdienstleistungen in Zürich seit eh und je die anderen Branchen in den Schatten drängten. Ganz im Gegenteil beruht die historische Entwicklung auf einer Symbiose von Exportindustrie und Finanzdienstleistungen.

Dies geschah nicht von selbst. Unternehmer der Maschinenindustrie beispielsweise förderten die Entwicklung des Zürcher Finanzplatzes, und Zürcher Banken organisierten dann die Finanzierung des Eisenbahnbaus in der Schweiz sowie die Elektrifizierung der Zufahrtsstrecken zur Schweiz nach dem Zweiten Weltkrieg, was wiederum Aufträge für die Zürcher Maschinenindustrie einbrachte. Zu den Standortvorteilen des hiesigen Finanzplatzes gehörte mit anderen Worten nicht nur die vielbeschworene Stabilität und Verschwiegenheit, sondern auch eine grosse Kompetenz im Arrangieren industrieller Investitionen.

In den siebziger Jahren engagierte sich auch der hiesige Finanzplatz zunehmend auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten. Die traditionelle Geschäftstätigkeit der Vermittlung industrieller Investitionen verlor an Bedeutung. Durch diesen Wandel entwickelte der Zürcher Finanzplatz mehr und mehr ein Profil, welches demjenigen von New York oder der Londoner City gleicht. Während die Struktur verselbständigter Finanzdienstleistungen in England Tradition hat und in New York von der mächtigen amerikanischen Volkswirtschaft gestützt wird, ist sie in Zürich eine relativ neue Erscheinung mit einer vergleichsweise bescheidenen nationalen Wirtschaft im Hintergrund. Dazu kommt, dass die Interessendivergenzen, welche zwischen Exportwirtschaft und Finanzplatz existieren, durch eine solche Struktur verstärkt werden, mithin also die schweizerische Exportwirtschaft schwächen. Droht Zürich ein Niedergang, der vergleichbar ist mit demjenigen New Yorks?

Das wird, wie das Beispiel New Yorks zeigt, entscheidend davon bestimmt, ob den Finanzdienstleistungen eine ergänzende Exportwirtschaft zur Seite steht. Das traditionelle Standbein der New Yorker Wirtschaft war die Exportindustrie, der Finanzplatz fungierte eher als Spielbein. Im Zuge der Globalisierung der Märkte verlor aber das Standbein zusehends an Kraft, und New York verlagerte sein Gewicht auf das Spielbein. In Situationen, wo eine stagnierende oder rückläufige Industrieproduktion mit einem innovativen Finanzsektor zusammentrifft, scheint diese Strategie ökonomisch durchaus rational zu sein. Eine allzu einseitige Ausrichtung auf die krisenanfälligen Finanzdienstleistungen hat aber, wie die jüngsten Entwicklungen in New

York und London zeigen, auch ihre Risiken. So stellt sich in Zürich die Frage, ob nicht anstelle einer forcierten Expansion des Finanzplatzes besser eine Erneuerung der industriellen Basis anzustreben wäre.

Obwohl sich die Zürcher beziehungsweise Schweizer Industrie in den letzten Jahrzehnten durchaus erfolgreich auf den internationalen Märkten behaupten konnte, ist ihr Schrumpfungsprozess nicht zu übersehen. Und bislang ist nicht erkennbar, welche Branche die Maschinenindustrie als Standbein der regionalen Wirtschaft ablösen könnte. Ohne eine international erfolgreiche Exportbranche dürfte sich aber die Verbindung zwischen Finanzplatz und Werkplatz weiter lockern, was für die Entwicklung Zürichs nicht von Vorteil ist.

Eine forcierte Entwicklung in Richtung Finanzdienstleistungen hätte für die städtische Struktur ungünstige Auswirkungen. Das Konzept der modernen Stadt hat ja vor allem die Entmischung zwischen Arbeiten und Wohnen vorangetrieben, zunächst über Aussiedlung und Neuansiedlung der Industrie in spezielle Zonen am Stadtrand, sodann über die Konzentration von Büroarbeitsplätzen im Stadtzentrum. Das Wohnen wurde dabei aus dem Stadtkern verdrängt und in die Aussenquartiere und die Agglomeration verlagert. Leistungsfähige Strassen verbanden diese Wohngelegenheiten mit der Innenstadt, wodurch die citynahen Quartiere über Verkehrsbelastungen in der Lebensqualität massiv beeinträchtigt wurden. Inzwischen sind wir mit der Schattenseite dieser Entwicklung vertraut.

Zweifellos wäre, um beim Beispiel Zürichs zu bleiben, eine Monokultur von Büroarbeitsplätzen in den Industriezonen keine Antwort. Diese Option ist heute nicht nur planerisch weitgehend verbaut, sondern auch wirtschaftlich uninteressant geworden. Gegenwärtig würde wohl niemand in eine entsprechende Entwicklungsperspektive investieren. Deshalb gewinnt die Möglichkeit der Durchmischung von Wohnen und Arbeiten an Attraktivität. Dabei drängt sich stärker als in der Vergangenheit die Frage auf, welche Branche längerfristig die Maschinenindustrie als Exportbranche ablösen könnte. Man kann in diesem Zusammenhang an das Softwareengineering oder die Umwelttechnologie beziehungsweise andere High-Tech-Aktivitäten denken – Branchen, welche der Stadtentwicklung im Hinblick auf Formen der Durchmischung neue Freiheitsgrade eröffnen.

Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass der wirtschaftliche Strukturwandel der letzten Jahrzehnte Kleinbetriebe eher zu stärken scheint.⁸ Kleinbetriebe beziehungsweise miteinander vernetzte Einheiten einer grösseren Unternehmung können im allgemeinen schneller auf Marktänderungen reagieren als schwerfällige Grossbürokratien zentralisierter Unternehmen. Diese Flexibilität scheint auf den heutigen Weltmärkten von immer grösserer Bedeutung zu sein. Kleine Betriebsstrukturen haben aber auch den Vorteil, dass sie nicht in jedem Fall auf zentrale Standorte in der Stadtmitte angewiesen sind (insbesondere wenn es Einheiten eines Mehrbetriebsunternehmens sind), was die Dynamik zur Büroverdichtung bremsen könnte. Der Gegensatz zwischen Arbeitsstadt und Wohnstadt wird dadurch entschärft, eine Vermischung von Arbeitsplätzen und Wohnungen auf Quartierebene vorstellbar. Dabei spielen planerische Vorgaben eine wichtige, aber nicht unbedingt die entscheidende Rolle.

G.D., B.T.

Anmerkungen

1 Die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf dem Buch: Dürrenberger, G., Ernste, H., Furger, F., Jaeger, C., Steiner, D., Truffer, B. (1992) Das Dilemma der modernen Stadt. Theoretische Überlegungen zur Stadtentwicklung – dargestellt am Beispiel Zürichs. Heidelberg: Springer.

2 Zu Paris etwa: Pinkny, D. (1958) *Napoleon and the Rebuilding of Paris*, Princeton: Princeton U.P.; Harvey, D. (1985) *Consciousness and the Urban Experience*, Oxford: Blackwell. Zu London: Fishman, R. (1987) *Bourgeois Utopias*, New York: Basic Books. Zur Situation in Amerika:

Jackson, K.T. (1985) *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*, New York: Oxford U.P.

3 Zu diesem Projekt: Aglietta, M. (1979) *A Theory of Capitalist Regulation – the US Experience*, London: New Left Books; Lüscher, R. (1989) *Henry und die Krümelmonster*, Tübingen: Konkursbuchverlag Claudia Gehrke.

4 Siehe dazu etwa: Daniels, P.W. (ed.) (1991) *Services and Metropolitan Development. International Perspectives*, London: Routledge.

5 Ingham, G. (1984) *Capitalism Divided*, London: Macmillan.

6 Siehe: Epstein, J. (1992) *The Tragical History of New York*. *New York Review of Books*, 39, 7, 45–52; oder: Becker, U. und Schoen A. (Hrsg.) (1989) *Die Janusgesichter des Booms. Strukturwandel der Stadtregionen New York und Boston*, Hamburg: VSA.

7 Iklé, M. (1970) *Die Schweiz als internationaler Bank- und Finanzplatz*, Zürich: Orell Füssli.

8 Zum Strukturwandel: Piore, M. und Sabel, C. (1985) *Das Ende der Massenproduktion*, Berlin: Wagenbach; Kern, H. und Schumann M. (1984) *Das Ende der Arbeitsteilung?* München: Beck.