

Wie gross ist Zürich? : Anmerkungen zu einer aktuellen Debatte

Autor(en): **Schmid, Christian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **65 (2007)**

Heft 4: **Échelles et enjeux de la ville ; Essentiel de la finance 2007**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-141994>

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.

WIE GROSS IST ZÜRICH?

ANMERKUNGEN ZU EINER AKTUELLEN DEBATTE

CHRISTIAN SCHMID
ETH Zürich, Departement Architektur
schmid@arch.ethz.ch

> L'expansion de Zurich est devenue une affaire d'importance nationale. Le processus de métropolisation, observable aussi dans d'autres centres urbains de Suisse, remet en cause le paradigme qui aura prévalu pendant des décennies, celui du développement non centralisé. Le système fédéraliste lui-même semble menacé, dans lequel les villes ne doivent en aucun cas trop progresser. Mais au fait, jusqu'où s'étend l'aire métropolitaine de la Grande Zurich? Où se situent *Les limites de la croissance de Zurich*? Et en quoi la métropolisation fait-elle principalement problème? L'article ci-dessous examine quelques-unes des idées actuelles à propos d'une Suisse urbaine. [Trad.Y.J.]

Obwohl im internationalen Vergleich eine kleine Stadt, hat sich Zürich in den letzten zwei Jahrzehnten zu einer Global City, einem Kontrollzentrum der Weltökonomie entwickelt. In den entsprechenden Rankings figuriert Zürich regelmässig auf der zweiten oder dritten Hierarchiestufe, zusammen mit Städten wie San Francisco, Sydney oder Toronto.

Noch vor fünfzig Jahren war Zürich eine Industriestadt, mit einer starken Stellung in der Maschinen- und Rüstungsindustrie. Im Verlauf der Nachkriegszeit entwickelte sie sich zu einem Kontrollzentrum der schweizerischen Ökonomie. In den siebziger Jahren, mit der zunehmenden Deregulierung und Globalisierung der Finanzmärkte, installierte sich eine Headquarter Economy, die auf die Organisation und Kontrolle globaler Finanzkreisläufe spezialisiert ist: Zürich wurde zum Zentrum des schweizerischen Finanzplatzes und zu einem wichtigen Knotenpunkt im globalen Netz der Finanzströme. Während die Industrie heute praktisch aus der Stadt verschwunden ist, arbeiten über ein Drittel der Beschäftigten in den Kernsektoren der Global-City-Ökonomie, in Banken, Versicherungen und unternehmerorientierten Dienstleistungen.

Historisch waren diese Kernsektoren in einem kleinen Bezirk rund um die Bahnhofstrasse konzentriert. Mit dem Aufschwung der Global-City-Ökonomie erfuhren sie ein enormes Wachstum, und es kam zu einer «Explosion des Zentrums»: Die Global-City-Funktionen wurden über eine weit ausgedehnte Region verstreut. Die ursprünglich monozentrische Region wandelte sich zu einem komplexen, polyzentrischen Einzugsgebiet. So entstand eine neue Konfiguration des Urbanen, die durch die Regionalisierung der Ökonomie und der Gesellschaft gekennzeichnet ist: Die Stadt dehnt sich auf einen regionalen Massstab aus, die Region wird zur Einheit der Alltagswelt. Sie bildet gewissermassen einen

Supermarkt aus unterschiedlichen Orten, die durch ein dichtes Geflecht sich überlagernder Interaktionsnetzwerke miteinander verknüpft sind. In einem allgemeinen Sinne lässt sich dieser Prozess als Metropolisierung verstehen.

Mit diesen Entwicklungen verbindet sich eine Reihe von Fragen: Wie lässt sich das Konzept der Metropolitanregion analytisch erfassen? Wie viele Metropolitanregionen hat die Schweiz? Und schliesslich: Wie gross ist die Metropolitanregion Zürich? Der folgende Beitrag stützt sich wesentlich auf die im Rahmen des Projektes «Die Schweiz – ein städtebauliches Portrait» erarbeiteten Analysen des ETH Studio Basel (Diener et al. 2005).

METROPOLITANREGIONEN

Die Region Zürich bildet keine kohärente, klar definierte Einheit. Je nach gewählten Kriterien lassen sich ganz unterschiedliche Regionen abgrenzen. Die Frage nach der Grösse Zürichs lässt sich deshalb nicht eindeutig beantworten, und sie stellt sich auch nicht in einem wertfreien Raum, im Gegenteil: Regionale Konzeptionen sind häufig umstritten, sie werden zum Einsatzfeld politischer Strategien und deshalb besteht oft auch eine Konkurrenz zwischen unterschiedlichen Konzeptionen. In einem allgemeinen Sinne handelt es sich hierbei um Repräsentationen des Raumes: Sie dienen nicht nur dazu, die Wirklichkeit zu beschreiben und zu analysieren, sondern sie sind auch Interventionen in einen Diskussionsprozess und implizieren deshalb immer auch spezifische Interessen.

Die Region Zürich wird heute in der Regel als «Metropolitanregion» bezeichnet. Dieser Begriff ist jedoch in vielerlei Hinsicht problematisch und seine Definition ist bis heute schwammig geblieben. So wird der Begriff auch für das Standortmarketing eingesetzt. Um in internationalen Vergleichen ein besseres Ranking zu erreichen und so im Standortwettbewerb einen Vorteil zu erzielen, wird das metropolitane Einzugsgebiet oft so weiträumig abgegrenzt, dass statistisch eine möglichst hohe Bevölkerungszahl und Wirtschaftskraft errechnet werden kann. Im Folgenden sind deshalb die Begriffe «Metropole» und «Metropolitanregion» einer kritischen Betrachtung zu unterziehen.

METROPOLE, WORLD CITY UND GLOBAL CITY

Als allgemeine Kategorie bezeichnet der Begriff Metropole eine Stadt mit einer kosmopolitischen Kultur und einer weltweiten Ausstrahlung. Mit der Globalisierung erhielt dieser Begriff eine neue Bedeutung: Die heutigen Metropolen sind ökonomisch als Schaltzentralen der Weltwirtschaft zu verstehen.

Friedmann und Wolff (1982) prägten den Begriff „World City“ für diejenigen Städte, die an der Spitze eines weltweiten, hierarchischen Städtesystems stehen. Den wirtschaftlichen Kern der World Cities bildet ein schmaler Bereich von ökonomischen Aktivitäten, die sich aus den Hauptsitzen von multinationalen Konzernen, dem globalen Finanzsystem, Transport- und Kommunikationssystemen, unternehmensorientierten Dienstleistungen sowie Medien und Kultur generieren. Die World Cities bilden einerseits zentrale Orte für die Konzentration und Kontrolle von internationalen Kapitalströmen und andererseits bevorzugte Destinationen für eine grosse Zahl von in- und ausländischen Migrantinnen und Migranten. Entsprechend ist die interne Struktur dieser Städte durch eine starke soziale und räumliche Polarisierung gekennzeichnet, die Friedmann und Wolff mit der Metapher von «Zitadelle und Ghetto» umschrieben.

Ausgehend von diesen Überlegungen entwickelte Saskia Sassen (1996) ihr Konzept der Global City, das bis heute in der stadttheoretischen Debatte einen zentralen Stellenwert einnimmt. Sie definiert eine Global City als einen hochvernetzten ökonomischen Komplex, der globale «Kontroll-Fähigkeit» produziert. Die Kontrolle der globalen Ökonomie erfordert vielfältige und teilweise komplexe Inputs, die von den Aktivitäten der Finanzindustrie über die Buchhaltung und die Werbung bis zur Entscheidungsfindung reichen. Entgegen der verbreiteten Annahme einer dezentralisierenden Wirkung neuer Telekommunikationstechnologien konzentrieren sich diese Funktionen heute in hohem Masse in einigen wenigen Zentren. Sassen begründet diesen Agglomerierungsprozess mit der Komplexität der Inputs und mit den Innovationsprozessen, die für die Produktion globaler Kontrolle erforderlich sind, sowie mit der überragenden Bedeutung, die dem Faktor Zeit zugemessen wird. So entstehen in Global Cities hochspezialisierte und eng verflochtene Produktionskomplexe, die sich aus einem ganzen Ensemble von spezialisierten Unternehmen und Institutionen zusammensetzen. Sie bestehen nicht nur aus hochqualifizierten Funktionen, sondern beruhen auch auf verschiedensten schlechtbezahlten Tätigkeiten, die gewöhnlich nicht als Teil der Globalökonomie gesehen werden, wie Sekretariats-, Wartungs- und Reinigungsarbeiten. Diese Arbeiten können nicht ausgelagert, sondern müssen am Ort selbst erbracht werden. Sie werden überdurchschnittlich oft von Frauen und Immigranten bzw. Immigrantinnen erledigt. Diese gemeinsame Präsenz von Zentrum und Peripherie, dieses Nebeneinander von unternehmerischer Macht und benachteiligten Bevölkerungsgruppen macht die Global Cities zu «umkämpften Terrains», in denen die Widersprüche der neuen globalen Ordnung in konzentrierter Form aufeinanderprallen (Sassen 1996, S. 165ff.).

METROPOLISIERUNG

Auf einer allgemeinen Ebene lassen sich die Prozesse, die zur Entstehung von World Cities oder Global Cities führen, auch als Metropolisierung verstehen (vgl. hierzu z.B. Veltz 1996): Die globale Ökonomie organisiert sich zunehmend in Form von übergreifenden Netzwerken. An bestimmten Knotenpunkten überlagern sich diese Netzwerke und verdichten sich zu metropoliten Räumen. Diese Verdichtung generiert ihrerseits spezifische Effekte, die dazu führen, dass diese die höchsten Anziehungskräfte auf global operierende Unternehmen entfalten. Als logistische Knoten bieten sie nicht nur eine gute Erreichbarkeit, sondern auch die Möglichkeit, heterogene Aktivitätsketten aufzubauen. In diesen Räumen bildet sich ein dichtes Gewebe sich überlagernder Interaktionsnetze, die unterschiedlichste Elemente immer wieder neu miteinander kombinieren. Die Überlagerung verschiedener Kulturen erzeugt so auch unterschiedliche Innovations- und Lernprozesse. Während sektorale und technische Innovationen auch in einem isoliert gelegenen Forschungszentrum gewonnen werden können, braucht es für diejenigen Innovationen, die sich durch neue und überraschende Kombinationen von unterschiedlichen Elementen ergeben, Anstöße von Aussen, wie sie in den heterogenen Netzen von metropoliten Milieus generiert werden. Die globalisierte Ökonomie lässt sich entsprechend als interdependentes Netz von metropoliten Knoten mit ihren jeweiligen regionalen Einzugsgebieten darstellen (Scott 1998). Diese metropoliten Knoten bilden polyzentrische Stadtregionen, die oft mehrere Städte inkorporieren, wobei auch mehrere Hauptzentren zusammen als Metropole funktionieren können.

METROPOLITANREGIONEN

Eine Metropolitanregion bezeichnet somit ein grösseres, polyzentrisches Einzugsgebiet mit globaler Vernetzung. Als allgemeine Kriterien wird in der Regel angeführt, dass eine Metropolitanregion mehr als eine Million Einwohner und eine internationale Ausstrahlung oder Sichtbarkeit haben sollte (vgl. z.B. Bassand 2004). Solche Definitionen bleiben allerdings problematisch: Erstens ist die Einwohnerzahl nur ein Aspekt unter vielen, der für sich allein wenig über die Bedeutung einer Stadtregion aussagt. Die These, dass eine Metropole eine kritische Masse aufweisen müsse, um international konkurrenzfähig zu bleiben, ist denn bis anhin auch nicht schlüssig empirisch gestützt worden. Zweitens lässt sich die internationale Bedeutung einer Stadtregion nur sehr schwer erfassen. Meist überwiegt in entsprechenden Studien eine einseitige ökonomische Betrachtungsweise, und oft beschränken sie sich nur auf das Auszählen von Hauptsitzen globaler Unternehmen.

Demgegenüber ist das ETH Studio Basel (Diener et al. 2005) von einem allgemeineren, qualitativ bestimmten Verständnis der Metropole ausgegangen, das insbesondere auch eine soziale und kulturelle Bedeutung mit einschliesst: Entscheidende Merkmale metropolitaner Regionen sind erstens das innovative Potential, das sich aus der Bündelung und Verknüpfung unterschiedlicher globaler Netzwerke ergibt. Durch ihr grosses Einzugsgebiet sind Metropolitanregionen zweitens von vielfältigen Grenzen durchzogen, die aber ihren Charakter grundlegend verändern, indem sie durchlässig, fliessend und dynamisch werden. Drittens zeichnen sie sich durch ein hohes Mass an dynamischen Differenzen aus: Atmosphärische Elemente, Weltläufigkeit und Offenheit gehören deshalb ebenso sehr zu einer Metropole wie Auseinandersetzungen und Konflikte.

WIE VIELE METROPOLITANREGIONEN HAT DIE SCHWEIZ?

Ausgehend von dieser theoretischen Bestimmung stellt sich zunächst die Frage, wie viele Metropolitanregionen die Schweiz überhaupt zählt. Entsprechend den unterschiedlichen Vorstellungen und Definitionen findet diese Frage auch sehr unterschiedliche Antworten.

DEZENTRALE KONZENTRATION

Am einen Ende des Spektrums findet sich ein Ansatz, der die Schweiz gesamthaft als eine einzige Metropole betrachtet. Bereits 1985 postulierten Bassand und Schuler, dass die Schweiz ein polyzentrisches Netz von urbanen Regionen bilde, die zusammen die Funktion einer Metropole erfüllen. Die Vorstellung einer dezentralen «helvetischen Metropole», bei der die Bahn 2000 gewissermassen als überdimensionierte S-Bahn fungiert, ist seither ein häufig evoziertes Bild der urbanen Schweiz. Es wurde in verschiedenen Schattierungen in der Debatte aufgegriffen und insbesondere vom 1994 gegründeten «Verein Metropole Schweiz» weiter verbreitet. Es prägt auch die beiden wichtigsten aktuellen nationalen Planungskonzeptionen, die «Grundzüge der Raumordnung Schweiz» von 1995 und die «Agglomerationspolitik» von 2001, die beide ein «vernetztes Städtensystem Schweiz» fordern (Bundesamt für Raumplanung 1995, Bundesrat 2001).

In jüngster Zeit wurde diese Vorstellung durch eine Konzeption abgelöst, die stärker auf regionale Differenzierung setzt (vgl. z.B. Bundesamt für Raumentwicklung 2005). Das Bundesamt für Statistik hat entsprechend fünf Metropolitanregionen ausgeschieden: Zürich, Basel, Genf-Lausanne, Bern und Tessin. Diese Festlegung basiert allerdings nicht

auf einer differenzierten inhaltlichen Analyse, sondern lediglich auf einem Zusammenzug von benachbarten Agglomerationsgebieten, wobei vor allem auf Pendlerverflechtungen abgestellt wurde (vgl. Bundesamt für Statistik 2003). Auch diese Festlegung bleibt allerdings der bis heute in der Schweiz dominanten föderalistischen, dezentralen Konzeption verpflichtet: Jeder Landesteil soll über eine eigene Metropolitanregion verfügen. Somit sind die Vorstellungen einer Metropole Schweiz und einer Schweiz mit fünf Metropolitanregionen nur vordergründig gegensätzlich: Beide sind letztlich dem alten Paradigma der dezentralen Konzentration und des föderalistischen Ausgleichs verpflichtet.

In eine ähnliche Richtung zielt auch die von Avenir Suisse herausgegebene Studie zum Umbau des Föderalismus (Blöchliger 2005): Sie fordert programmatisch eine Stärkung der Zentren und eine Reform des föderalistischen Systems und schlägt eine Neuaufteilung des Landes in sechs Metropolitanregionen und drei «ländliche Regionen» vor. In der Konsequenz wird hier der Begriff Metropolitanregion fast gleichbedeutend mit einer urbanen Region: Entscheidend ist nicht mehr die globale Ausstrahlung eines urbanen Zentrums, sondern nur noch dessen regionale Vernetzung.

EUROPÄISCHE METROPOLREGION ZÜRICH?

Von einer grundsätzlich anderen Position gehen Thierstein et al. (2006) aus. Sie haben für die Schweiz nur zwei Metropolitanregionen identifiziert: die Région Lémanique und Zürich. Dabei vertreten sie die These, dass sich eine «Europäische Metropolregion Nordschweiz» mit knapp vier Millionen Einwohnern herausbilde, die vom Bodensee bis nach Basel reiche. Diese Definition stellt vor allem auf die Reichweite der Unternehmensnetzwerke des Finanzplatzes Zürich ab. Allerdings basiert die Abgrenzung dieser Region nicht auf einer empirischen Untersuchung dieser Netzwerke, sondern erfolgte bereits im Vorfeld der Untersuchung (vgl. Behrendt, Kruse, 2001). Zentrales Abgrenzungskriterium waren zusammenhängende Agglomerationsräume, die im Umkreis von einer Autostunde vom Zentrum Zürichs aus erreichbar sind. Dahinter stand die Überlegung, dass nur entsprechend grosse Regionen international konkurrenzfähig seien. Detaillierte Untersuchungen, die diese These mit weiteren Argumenten stützen könnten, fehlen jedoch bis heute.

Auch der empirische Nachweis der behaupteten engen Verflechtungen innerhalb der Nordschweiz wurde bislang nicht erbracht. Zwar präsentiert die Studie zahlreiche Karten und Grafiken, leider vermittelt sie jedoch kaum Einblick in die entsprechende Datenbasis und bietet somit auch nicht die Möglichkeit, das Ausmass der Verflechtungen in qualitativer und quantitativer Hinsicht abzuschätzen. Bezeichnenderweise beschreiben die einzigen präsentierten Zahlen grossräumige Pendlerbewegungen. Damit lässt sich die postulierte Verflechtung jedoch gerade nicht belegen: So errechnen die Autoren zwischen den Agglomerationsräumen Zürich und Basel nur gerade 2000 bzw. 1500 Pendlerfahrten pro Tag (Thierstein et al. 2006, S.51). Angesichts einer Gesamtregion mit rund 4 Millionen Einwohnern erscheint dies als sehr gering. Statt die These einer übergreifenden Region zu stützen, zeigen diese Zahlen gerade das Gegenteil: dass nämlich zwischen Zürich und Basel weiterhin starke alltagsweltliche Abstossungskräfte und Trennlinien bestehen. Diese alltagsweltlichen Trennlinien haben wesentlich auch damit zu tun, dass sich die regionalen Ökonomien von Zürich und Basel deutlich voneinander unterscheiden.

Dies belegen auch regionalökonomische Untersuchungen: So haben Corpataux et al. (2001) gezeigt, dass die Metropolitanregionen der Schweiz völlig unterschiedliche regionale Produktionssysteme beherbergen. Dabei handelt es sich um differenzierte Netzwerke von ökonomischen Aktivitäten, die sich einerseits durch eine spezifische Branchenstruktur auszeichnen und die andererseits in regionale Milieus eingebettet sind, die dazu beitragen können, regionale Innovations- und Lernprozesse zu fördern. Diese Netzwerke stützen sich auf eine Vielzahl unternehmensexterner Verflechtungen und Institutionen ab, auf soziale und kulturelle Einrichtungen, aber auch auf formelle und informelle Kommunikationskanäle, über die der Wissenstransfer organisiert wird. Damit verbunden ist auch die Entstehung von spezifischen regionalen Kulturen.

DREI METROPOLITANREGIONEN

Solche Überlegungen standen auch am Ausgangspunkt der Analysen des ETH Studio Basel, das schliesslich drei Regionen identifizierte, welche die Bedingungen für Metropolitanregionen – zumindest teilweise – erfüllen: Die Region Zürich, die bipolare Région Lémanique und die trinationale und tripolare Region Basel-Mulhouse-Freiburg (vgl. Abb. 1). Aufgrund ihrer vorwiegend nationalen Ausrichtung ist die Region Bern nicht als Metropolitanregion, sondern als Städtenetz zu betrachten, während das Tessin zunehmend in den Einflussbereich der Metropolitanregion Milano gerät.

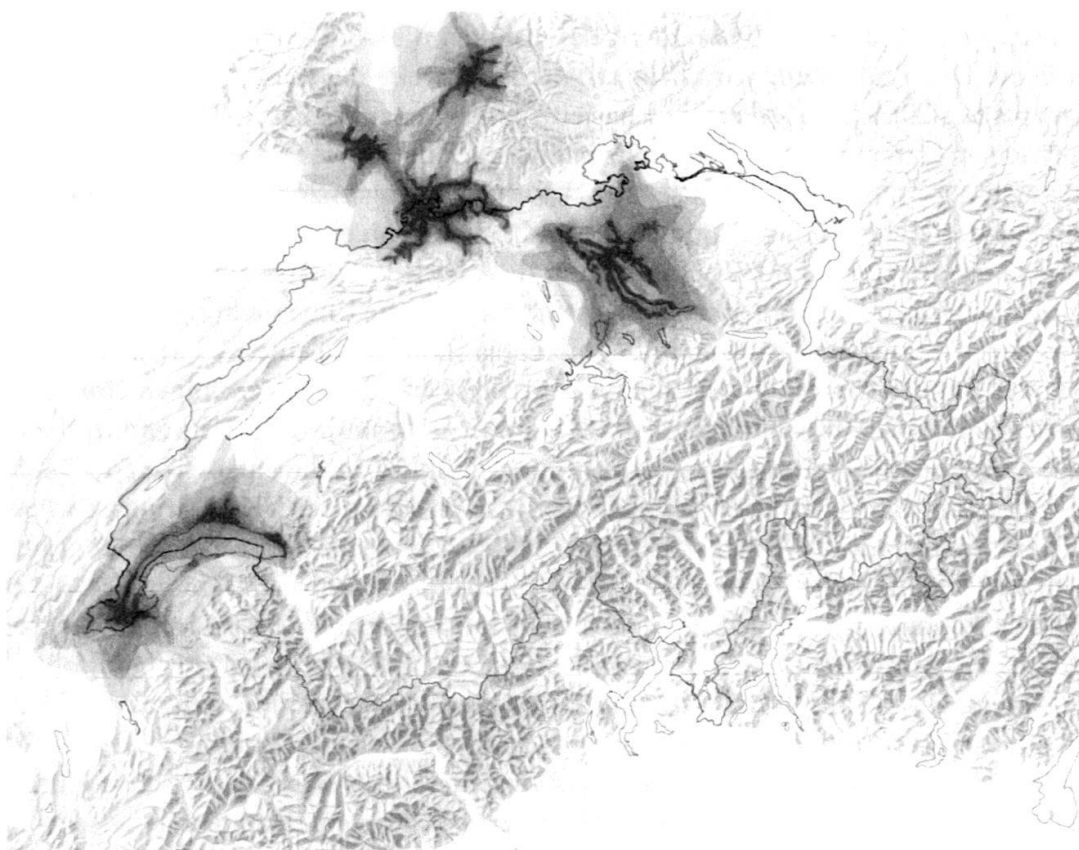


Abbildung 1: Die drei Metropolitanregionen der Schweiz
ETH Studio Basel, 2005

Es ist unbestritten, dass Zürich, Genf und Basel heute die Wachstumsmotoren der schweizerischen Ökonomie bilden. Alle drei Zentren zeichnen sich durch eine globale Orientierung aus, unterscheiden sich aber ökonomisch und alltagsweltlich relativ stark voneinander. Sie weisen eine ausgeprägte ökonomische Spezialisierung auf und positionieren sich entsprechend in der globalen Hierarchie der Metropolitanregionen unterschiedlich.

Zürich hat sich zu einer global orientierten Finanzmetropole entwickelt, die nicht nur weit in die Region hinaus ausstrahlt, sondern auch die Ökonomie und damit die Lebensbedingungen landesweit reguliert und strukturiert. Die zentrale Lage innerhalb der Schweiz, die starke Abhängigkeit von nationalen Rahmenbedingungen wie dem Bankgeheimnis, dem Schweizerfranken und der sozialen Stabilität ebenso wie die starke Steuerungsmacht in ökonomischer, medialer und politischer Hinsicht machen Zürich zur «helvetischen Metropole».

Der zweite Finanzplatz der Schweiz, Genf, weist eine andere Positionierung und einen anderen Charakter auf als Zürich: Genf ist eher eine internationale Stadt als eine Global City, und die Vergangenheit als Stadtstaat ist weiterhin präsent. Die Ökonomie von Genf basiert auf einem engen Segment von Finanzgeschäften, auf der starken Präsenz von internationalen Organisationen, sowie auf einem spezialisierten Sektor der Luxusgüterproduktion. Diese spezifische Kombination von Netzwerken gibt Genf eine zugleich kosmopolitische wie introvertierte Färbung. Entsprechend ist die Beziehung von Genf zur Metropolitanregion, die sich allmählich entlang dem Lac Léman herausbildet, ambivalent. Einerseits bildet die Région Lémanique eine einheitliche urbane Landschaft mit internationaler Ausstrahlung. Andererseits ist diese Region bipolar und zweigeteilt: Um das internationale Zentrum Genf und um das regionale Zentrum Lausanne haben sich zwei deutlich getrennte Einzugsgebiete herausgebildet.

Nochmals eine andere Ausrichtung und Entwicklungsdynamik zeigt Basel. Noch in den achtziger Jahren war Basel eine ausgeprägte Industriestadt und zeigte deutliche Krisensymptome. Seither hat sich auch hier eine globalisierte Ökonomie herausgebildet, die vor allem auf die zentrale Steuerung global agierender Konzerne sowie auf Forschung und Entwicklung im Bereich der Chemie, der Pharmazie und der Biotechnologie ausgerichtet ist. Die alteingesessene Industrie und ein starkes Lokalbewusstsein machen aus Basel eine sozial und kulturell relativ homogene Stadt. Andererseits dehnt sich Basel immer stärker über die Grenzen nach Frankreich und Deutschland aus. Auf regionaler Ebene orientiert sich Basel denn auch verstärkt nach Norden, in Richtung Oberrhein. Bereits seit Jahrzehnten bestehen beharrliche Bemühungen, die grenzüberschreitenden Kooperationen auszubauen, und mit den benachbarten Zentren Mulhouse und Freiburg jenseits des Juras eine grössere Einheit zu schaffen. Die so im Entstehen begriffene Metropolitanregion ist tripolar und trinational.

Die drei Metropolitanregionen der Schweiz zeigen somit sehr unterschiedliche ökonomische Spezialisierungen und entsprechend verschieden sind ihre jeweiligen Positionierungen und Charakteristiken. Zwar bestehen zwischen ihnen vielfältige Kontakte und Verflechtungen, doch sind Synergien und Komplementaritäten nicht in starkem Ausmass erkennbar. Die Entwicklung der drei Regionen folgt unterschiedlichen Dynamiken und auch die regionale Verfasstheit dieser drei Regionen ist sehr unterschiedlich. Die unterschiedlichen Kulturen und ökonomischen wie alltagsweltlichen Orientierungen machen aus diesen drei Regionen deutlich unterscheidbare Einheiten.

WIE GROSS IST ZÜRICH?

Nach dieser inhaltlichen Bestimmung ist der zweiten Frage nachzugehen: Welche Ausdehnung haben die Metropolitanregionen? Wie obige Diskussion gezeigt hat, ist die alltagsweltliche Reichweite von regionalen Netzwerken offensichtlich begrenzt. Zürich reicht weder bis Basel noch bis Bern. Doch wie lassen sich heutige urbane Regionen nach Aussen abgrenzen? Hierzu ergeben sich wiederum unterschiedliche Möglichkeiten.

GREATER ZÜRICH AREA

In vielen urbanen Regionen bestehen heute Bemühungen zur Schaffung regionaler Institutionen. Im Gegensatz zu Basel und Genf hat sich in Zürich bis heute jedoch keine institutionelle Einheit für den regionalen Massstab herausgebildet. In den Nachbarkantonen besteht ein starker Anti-Zürich-Reflex, und in weiten Teilen der Region hat sich eine anti-urbane Haltung durchgesetzt. Zudem erlaubt die zersplitterte politisch-territoriale Struktur Gemeinden und Kantone, sich im Wettbewerb um gute Steuerzahler und Unternehmen spezifische Vorteile zu verschaffen und zugleich Kosten in die Kernstädte bzw. Kernkantone abzuwälzen.

Die einzige regionale Organisation Zürichs ist die 1998 gegründete, privatrechtlich organisierte Wirtschaftsförderung «Greater Zurich Area», an der private Unternehmen und öffentliche Körperschaften beteiligt sind. Die Zahl der Kantone, die unter dem Label «Zürich» ein gemeinsames Standortmarketing betreiben wollen, ist jedoch begrenzt: Mitglied in der Greater Zurich Area sind neben dem Kanton Zürich und den Städten Zürich und Winterthur auch die Nachbarkantone Aargau, Schaffhausen und Schwyz, sowie Glarus, Graubünden und sogar Solothurn, nicht jedoch die anderen Nachbarkantone Zug, St. Gallen und Thurgau. Dies ergibt ein zerstückeltes Gebilde, das im Kartenbild eine bizarre Form annimmt. Realpolitisch hat denn diese Einheit auch keinen nennenswerten Einfluss. So bleibt die einzige handlungsfähige territoriale Körperschaft weiterhin der Kanton Zürich.

S-BAHN-STADT

Eine regionale Identität lässt sich auch über regionale Projekte vorantreiben, und hierzu gibt es auf internationaler Ebene vielfältige Beispiele. In Zürich ist es die S-Bahn, die wie keine andere Einrichtung heute die alltagsweltliche Einheit der Grossregion definiert – sowohl auf symbolischer wie auf praktischer Ebene. Seit ihrer Eröffnung im Jahr 1990 hat sich die Zahl der Passagiere an der Stadtgrenze mehr als verdoppelt. Zugleich bildet die Region für eine breitere Bevölkerung nicht mehr nur eine abstrakte Grösse, sondern eine konkrete, erfahrbare Realität. Das Erfolgsmodell der Zürcher S-Bahn beruht auf zwei zentralen Faktoren: Erstens hat sie eine neue alltagsweltliche Geographie geschaffen. Zweitens repräsentiert sie mit ihrem einheitlichen Erscheinungsbild und dem gleichzeitig geschaffenen Verkehrsverbund auch eine neue symbolische Einheit für den Grossraum Zürich: Wo die S-Bahn fährt, ist Zürich.

AGGLOMERATION

Der bis heute wichtigste wissenschaftliche Ansatz zur Abgrenzung städtischer Regionen ist die Identifizierung von Agglomerationen. Sie werden in der Schweiz seit 1930 ausgewiesen und nach jeder Volkszählung neu berechnet. Nach der aktuellen Definition sind

Agglomerationen Siedlungsgebiete von mindestens 20'000 Einwohnern, die einen urbanen Charakter haben. Sie bestehen aus einer Kernstadt und weiteren Gemeinden, die drei der folgenden fünf Kriterien erfüllen müssen: Sie sollen baulich mit der Kernstadt zusammenhängen, eine hohe Siedlungsdichte, ein starkes Bevölkerungswachstum, eine enge Pendlerverflechtung mit der Kernzone und einen tiefen Anteil an Erwerbstätigen in der Landwirtschaft aufweisen (Bundesamt für Statistik 2003).

Durch die Agglomerationspolitik des Bundes hat diese Definition auch einen gewissermaßen offiziellen Status erlangt. Ein zentrales Problem dieser Definition liegt jedoch darin, dass sie für ein früheres Urbanisierungsmodell entwickelt wurde. Es basiert auf einer monozentrischen Stadtstruktur mit einer Kernstadt und daran angrenzenden konzentrischen Agglomerationsgürteln. Im Rhythmus der Volkszählungen, die alle zehn Jahre stattfinden, werden die Agglomerationen jeweils wieder um einen weiteren Ring von Gemeinden erweitert. Diese Definition stösst spätestens dann an Grenzen, wenn Agglomerationen aneinander stossen oder wenn polyzentrische Stadtregionen entstehen. Die Region Zürich bildet heute ein ganzes Patchwork von solchen Agglomerationen.

URBANISATIONSZONE

Eine Erweiterung des Agglomerationsansatzes bringt das Konzept der «Urbanisationszonen» (vgl. Perlik 2001). Diese Abgrenzung, die sich ausschliesslich auf Pendlerverflechtungen abstützt, basiert auf einem iterativen Vorgehen: Zu einer Urbanisationszone gehört eine Gemeinde dann, wenn ein Mindestanteil der Erwerbstätigen in die Kernstadt, in die sub-urbane Zone oder in mehrere Kernstädte pendelt. Diese Methode erlaubt eine präzisere und differenziertere Bestimmung von polyzentrischen Einzugsgebieten. Ein sehr ähnliches Verfahren wurde auch von Blöchliger (2006) zur Bestimmung der Metropolitanregionen angewandt. Damit hat er für die Metropolitanregion Zürich ein Einzugsgebiet von rund 2.5 Millionen Einwohnern errechnet.

Ein zentrales Problem dieser Herangehensweise liegt allerdings in der ausschliesslichen Fokussierung auf Pendlerverflechtungen. Grundsätzlich ist dies zwar eine sehr wichtige Grösse zur Untersuchung und Bestimmung urbaner Gebiete. Mit der voranschreitenden Urbanisierung wird das Pendeln jedoch zu einer allgemeinen Lebensbedingung, und es bestimmt heute auch immer stärker den Alltag in peripheren Gebieten.

GLOBAL-CITY-REGION

Wie oben dargelegt, hat sich in Zürich eine spezifische Global-City-Ökonomie herausgebildet. Die Reichweite dieser Ökonomie lässt sich mit geeigneten Kenngrössen sichtbar machen. Dazu gehören z.B. eine spezifische Branchenstruktur oder eine hohe durchschnittliche Wertschöpfung pro Arbeitsplatz (vgl. hierzu z.B. Blöchliger 2006, S. 221ff.). Als sehr aussagekräftiger Indikator für Metropolitanregionen erwies sich auch das Merkmal «Englisch im Erwerbsleben», das in der Volkszählung erhoben wurde. Ein hoher Anteil bedeutet eine starke internationale Ausrichtung und Vernetzung der wirtschaftlichen Aktivitäten, ein tiefer Anteil entsprechend eine ausgeprägte Binnenorientierung. Dieser Indikator zeigt erhebliche regionale Unterschiede: Die Spanne reicht von unter 5 Prozent in peripheren Gebieten bis zu über 25 Prozent für Metropolitanregionen und international ausgerichtete Resorts (vgl. Diener et al. 2005, S.199).

Metropolitane Ökonomien generieren auch ein überdurchschnittliches Einkommen. In Zürich zeigt sich eine klare Topographie des Wohlstands: Die Kernstädte von Zürich und Zug und die direkt angrenzenden Agglomerationszonen sind deutlich wohlhabender als die weiter aussen liegenden Gebiete. Besonders privilegierte und entsprechend wohlhabende Wohngebiete liegen an den sonnigen Hanglagen des Zürich-, Greifen- und Zugersees und der nahen Flusstäler (ebd., S. 618).

ÜBERLAGERUNGEN

Wie deutlich geworden ist, können sehr unterschiedliche Phänomene und Merkmale zur Definition und Abgrenzung metropolitaner Gebiete herangezogen werden. Entsprechend lässt sich auch die Ausdehnung einer Metropolitanregion nicht einheitlich und nicht eindeutig bestimmen. In der metropolitanen Zone überlagern sich verschiedene hochdifferenzierte Systeme und stellen gegenseitige Abhängigkeiten her. Aufgrund solcher Überlegungen hat das ETH Studio Basel unterschiedliche städtebauliche, ökonomische und alltagsweltliche Wirklichkeiten identifiziert, entwerferisch herausgearbeitet und grafisch überlagert. Dieses Verfahren folgt explizit dem Prinzip der Unschärfe: Das Resultat sind nicht eindeutig abgegrenzte Regionen, sondern mehrschichtige Konfigurationen, die ein mehr oder weniger scharf definiertes Einzugsgebiet erkennen lassen. Dabei hat es sich gezeigt, dass gerade die Überlagerung sehr unterschiedlicher Kriterien eine gute Annäherung erbringen kann (vgl. Abb. 2).

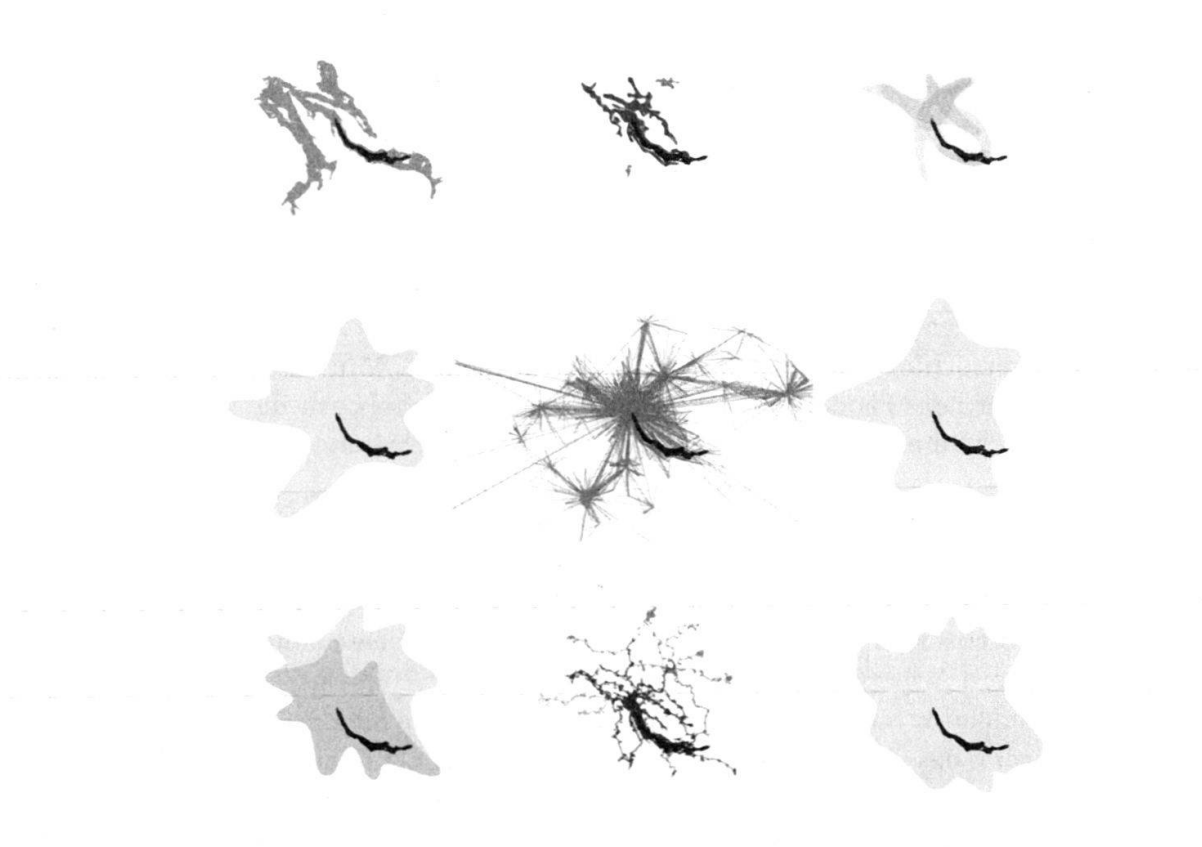
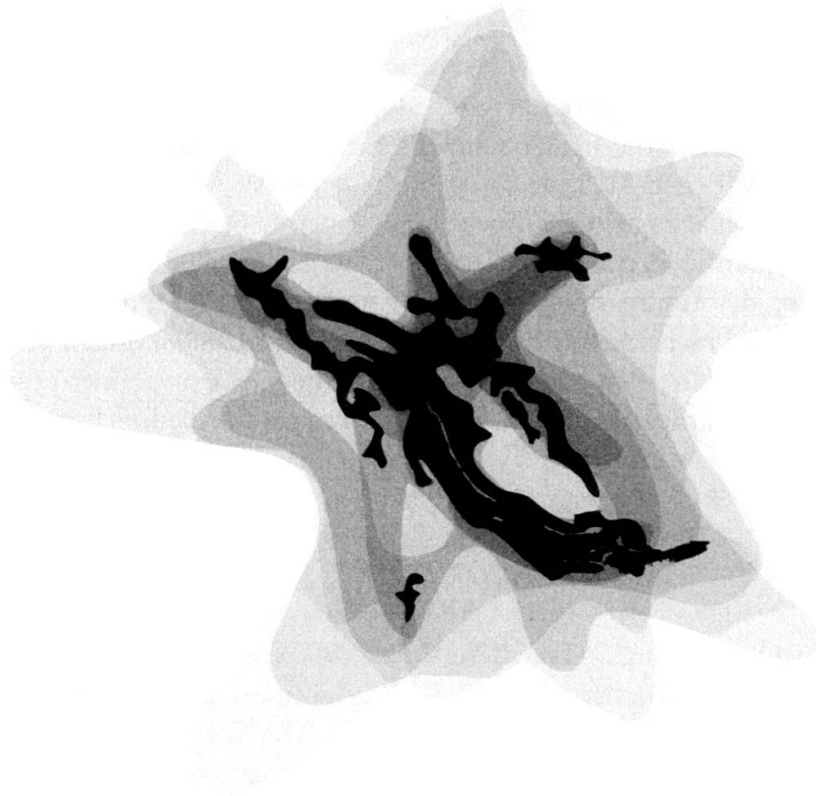


Abbildung 2: Elemente einer mehrschichtigen Regionalisierung für Zürich

ETH Studio Basel, 2005

Aufgrund dieser Analysen lässt sich ein erstes Fazit ziehen: Die Region Zürich umfasst bei weitem nicht die halbe Schweiz. Sie konzentriert sich im Wesentlichen auf das Gebiet der Kantone Zürich und Zug und bezieht kleinere oder grössere Teile der benachbarten Kantone Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Schwyz, Luzern und Aargau mit ein. Dieser Raum umfasst etwas mehr als zwei Millionen Einwohner. Auch wenn die Ausstrahlung Zürichs weiter reicht – die Probleme und die Potentiale Zürichs sind in dieser geographischen Figur zu suchen (vgl. Abb. 3).



*Abbildung 3; Die Metropolitanregion Zürich
ETH Studio Basel, 2005*

EINE POLYZENTRISCHE METROPOLITANREGION

Die Suche nach der äusseren Abgrenzung der Metropolitanregion verdeckt andere Aspekte der urbanen Wirklichkeit: Diese Region ist nicht homogen, sie entspricht auch nicht mehr dem klassischen Muster von Zentrum und Hinterland oder Stadt und Region. Durch die Metropolisierung hat sich die klassische Konstellation von Zentrum und Peripherie grundlegend verändert. Die innere Struktur präsentiert sich heterogen, polyzentrisch und fragmentiert.

STADT – AGGLOMERATION

Historisch zeichnet sich Zürich durch einen scharfen politischen, kulturellen und alltagsweltlichen Gegensatz zwischen Stadt und Kanton aus. Mit dem Urbanisierungsprozess hat sich diese Konstellation in einen Gegensatz zwischen Stadt und Agglomeration transformiert. Wie Hermann und Leuthold (2003) anhand von Analysen nationaler Volksabstimmungen aufzeigen, lässt sich in der ganzen Schweiz eine zunehmende kulturelle und politische Polarisierung erkennen. Während die Bevölkerung in den suburbanen und periurbanen Agglomerationsgürteln verstärkt rechtspopulistischen Tendenzen folgt und mehrheitlich rechts-konservative Positionen bezieht, zeigen die grösseren Zentren eine links-liberale Ausrichtung. Diese Tendenz zeichnet sich in der gesamten Deutschschweiz ab und erfasst langsam auch die französische Schweiz. Diese politisch-kulturelle Polarisierung verläuft nicht entlang von sozioökonomischen Unterschieden, sondern spiegelt unterschiedliche kulturelle und alltagsweltliche Präferenzen. Offensichtlich haben sich unterschiedliche Lebensstile herausgebildet, die sich zunehmend räumlich segregieren: Während das suburbane und periurbane Leben für viele weiterhin eine grosse Attraktivität ausübt, sucht ein anderer Teil der Bevölkerung einen ausgeprägt urbanen Lebensstil.

Damit zeigt sich auch in der Schweiz eine Tendenz, die weltweit zu beobachten ist: die Wiederentdeckung des Städtischen. Die Nähe von Kultureinrichtungen, eine kosmopolitische Atmosphäre und nicht zuletzt ein urbanes Image sind zu wichtigen Standortfaktoren geworden, nicht nur für lifestyle-bewusste «urban professionals», sondern zunehmend auch für Unternehmen. Damit wurden in den letzten Jahren gerade die Innenstädte wieder zu bevorzugten Orten für Investitionen und wohlhabende Bevölkerungsschichten. Dieser Prozess ist in Zürich besonders ausgeprägt zu beobachten, wo sich ein «Neuer Metropolitaner Mainstream» herausgebildet hat (vgl. Schmid, Weiss 2004).

POLYZENTRALITÄT

Heute beginnt sich allerdings auch diese Polarität zwischen Stadt und Agglomeration aufzuweichen. An verschiedenen Orten der Metropolitanregion sind neue Zentralitäten, Ausläufer und Vorposten der Global City entstanden. Die Karte der Pendlerströme enthüllt diese polyzentrische Struktur Zürichs (vgl. Abb. 4): Neben dem weiterhin dominierenden Zentrum Zürich haben sich zwei parallele Bänder mit kleineren Zentren herausgebildet: westlich von Zürich entlang des Limmattals bis nach Baden, nördlich von Zürich entlang des Glattals über das Zürcher Oberland bis nach Rapperswil.

Weiter aussen entwickeln sich die früheren Industriestädte Winterthur, Baden und Zug zu Eingangstoren der Metropolitanregion Zürich. Sie sind in den Einflussbereich von Zürichs Headquarter Economy geraten und befinden sich in einem Prozess der Umstrukturierung. Besonders deutlich zeigt sich dies im Steuerparadies Zug, das zu einem Zentrum von global operierenden Holding- und Handelsgesellschaften geworden ist und heute einen Satelliten des Finanzplatzes Zürich bildet. Auch Winterthur erlebt einen eindrucksvollen Transformationsprozess und bildet heute einen zweiten, oft verkannten Pol der Metropolitanregion Zürich, der weit in die Ostschweiz ausstrahlt.

Ausserhalb dieses Gebietes liegt ein äusserer Kranz von mittelgrossen Zentren, die sich zunehmend stärker nach Zürich orientieren, ohne jedoch in die Metropolitanregion integriert zu sein. Hier entscheidet sich letztlich die Frage nach der zukünftigen Ausdehnung

der Region Zürich: Werden diese Gebiete in die metropolitane Region inkorporiert, oder behaupten sie einen eigenständigen Entwicklungsgang?

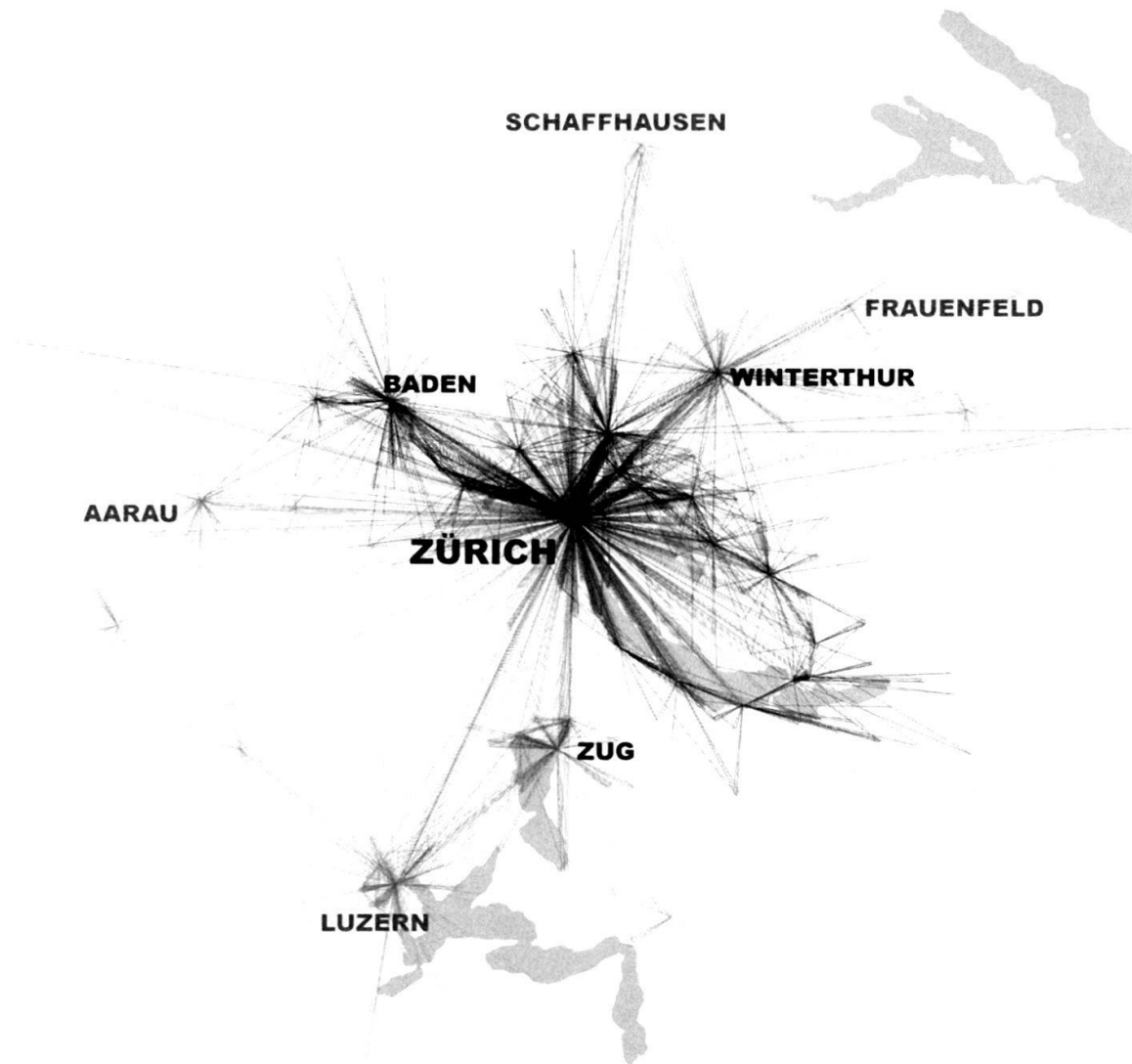


Abbildung 4: Pendlerverflechtungen in der Region Zürich (ein Strich entspricht 100 Pendlern)

ETH Studio Basel, 2004

URBANE KONFIGURATIONEN

Diese Netzwerkstruktur der Metropolitanregion kontrastiert mit der materiellen Wirklichkeit der gebauten Stadt: Während sich die Netzwerke flächig ins Umland ausbreiten, folgt die gebaute Stadt der Topographie. Das Kerngebiet Zürichs bildet einen Riegel, der sich quer über das Mittelland legt und der von den Voralpen bis zu den Ausläufern des Juras reicht. Es wird von zwei parallelen Tälern bestimmt: dem Seebecken, das sich über das Limmattal bis nach Baden fortsetzt, und dem Glattal, das sich vom Zürcher Oberland bis zum Rhein erstreckt. In dieser Landschaft sind in den letzten Jahren neue urbane Konfigurationen entstanden (vgl. Abb. 5).

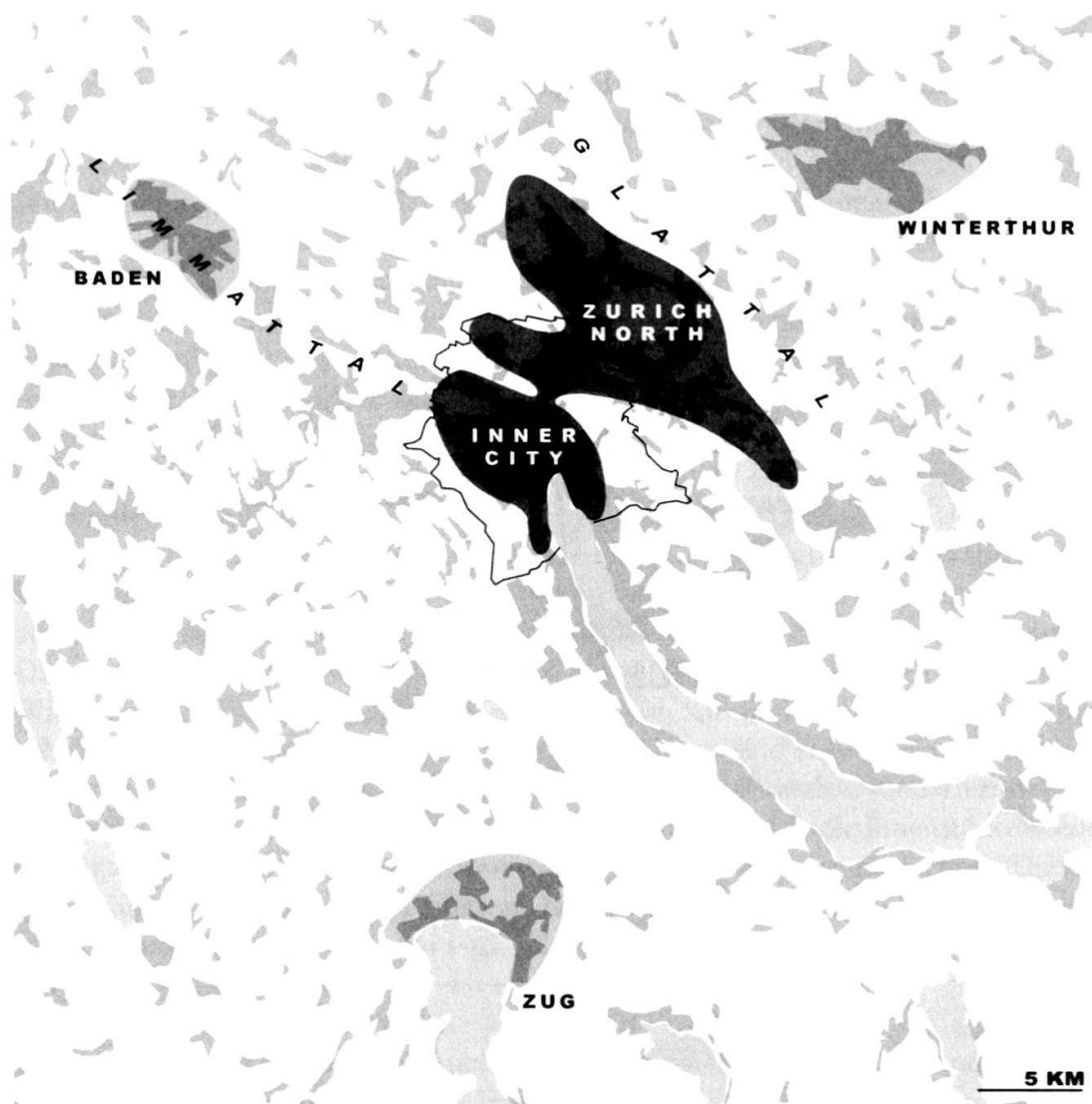


Abbildung 5: Urbane Konfigurationen in der Region Zürich
ETH Studio Basel, 2004

Das dominierende alltagsweltliche und ökonomische Zentrum der Metroplitanregion bildet nach wie vor die Innenstadt von Zürich. In jahrzehntelangen Auseinandersetzungen hat sich die Bevölkerung hartnäckig für die Erhaltung der historischen Stadtstruktur und gegen die Ausdehnung der City gewehrt. Bis heute orientiert sich das kulturelle Leben Zürichs am klassischen abendländischen Bild der Stadt als einer kohärenten, dichten und innovativen Einheit. Entsprechend finden sich nicht nur die älteren, sondern auch die meisten der neueren kulturellen Einrichtungen in diesem innerstädtischen Gebiet.

Im Süden folgt der See mit seinen Ufern und den privilegierten Wohngebieten, der Goldküste an den Südhängen des Pfannenstiels und der nach Norden ausgerichteten «Pfnüselküste». Auf der anderen Seite schiebt sich das innerstädtische Gebiet heute nach Westen vor, in das frühere Industriegebiet Zürich West. Dieses hat sich nicht, wie noch in den 1980er Jahren geplant, zu einer Nebencity entwickelt, sondern zu einem gemischten Quartier, das

neben Büros auch Wohnungen und ein breites Spektrum von Kultureinrichtungen und Treffpunkten enthält. Dennoch unterscheidet sich das neue Stadtquartier deutlich von den bisherigen innerstädtischen Gebieten. Zwar weist es eine überraschend hohe Dichte und Heterogenität unterschiedlichster Nutzungen auf. Doch sind diese kaum miteinander verknüpft. Das Gebiet besteht aus einzelnen Inseln, deren Zusammengehörigkeit weniger von direkten Interaktionsprozessen, als vielmehr von der urbanen Atmosphäre und dem metropolitanen Image bestimmt ist.

Noch weiter westlich schliesst sich das Limmattal an, das traditionelle Expansionsgebiet und einstige Vorland der Industriestadt. Es verdichtet sich heute immer stärker zu einer heterogenen, fragmentierten Bandstadt, die von Altstetten bis nach Baden reicht.

Im Norden, im mittleren Glattal, hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten eine exzentrische Zwillingsstadt von Zürich entwickelt. Diese neue Stadt wird in der öffentlichen Diskussion «Zürich Nord» oder «Glattalstadt» genannt. Sie bildet das grösste und dynamischste Entwicklungsgebiet der Schweiz, wo sich immer mehr Dienstleistungsbetriebe und Hauptsitze von multinationalen Konzernen ansiedeln. Der Schwerpunkt liegt auf Aktivitäten der Headquarter Economy, von Banken und IT-Unternehmen. Sie profitieren nicht nur von weiträumigen Landreserven, sondern auch von der logistischen Nähe zum Flughafen. Die Konzentration dieser Aktivitäten in Zürich Nord basiert entsprechend weniger auf den Effekten der unmittelbaren physischen Nachbarschaft, als vielmehr auf den Möglichkeiten flexibler Vernetzung in einem übergeordneten «logistischen Raum», der vom Flughafen über das nationale Autobahnnetz bis zu elektronischen Netzen aufgespannt wird. Da die Zentralitäten über ein weites Gebiet verstreut sind, ist die fragmentierte «Nicht-Stadt» im Glattal vorwiegend auf das Auto ausgerichtet, was ein Verkehrschaos und entsprechende Immissionen nach sich zieht. Diese heterogene und fragmentierte urbane Zone zieht sich immer stärker dem Glattal entlang in beide Richtungen ins Zürcher Oberland und Unterland hinein.

KONKLUSION

Wie gross ist Zürich? Selbstverständlich kann diese Frage keine eindeutigen Antworten finden. Die Durchsicht aktueller Analysen enthüllt die Vielfalt möglicher Definitionen und Abgrenzungen, aber auch die Komplexität der gegenwärtigen urbanen Wirklichkeiten. Mit dem Prozess der Metropolisierung ist die Einheit der Stadt zerbrochen. Das Städtische lässt sich nicht mehr klar bestimmen, es besteht aus sich überlagernden Konfigurationen und überraschenden Konstellationen, die keine klaren Konturen mehr aufweisen, sondern eher eine Art von urbanem Flickenteppich bilden. Damit wird aber auch die Frage nach der Grösse von metropolitanen Regionen relativiert. Die Schweiz ist heute ein durchgängig urbanisierter Raum, in dem sich auf verschiedensten Ebenen ökonomische, kulturelle und alltagsweltliche Vernetzungen entwickelt haben. Dieser urbane Raum ist jedoch keineswegs einheitlich und homogen. Er ist im Gegenteil unterschiedlicher, als gemeinhin zum Ausdruck kommt. Auch wenn alle Gebiete vom Urbanisierungsprozess erfasst und transformiert worden sind, zeigen sie dennoch sehr unterschiedliche Formen, Charakteristiken und Problemlagen.

Deshalb sollte die Analyse von konkreten urbanen Situationen und Potentialen in den Vordergrund rücken, Fragen nach konkreten Lebensbedingungen und Handlungsfeldern und

damit auch nach den unterschiedlichen Interessen, die den heutigen Urbanisierungsprozess bestimmen. Das Problem ist nicht die Grösse Zürichs, sondern vielmehr die Versuche, den Mythos einer kleinteiligen ländlichen Schweiz mit allen Mitteln zu verteidigen. Sie verstellen den Blick auf die neuen urbanen Wirklichkeiten und sie verhindern, die Potentiale zu erkennen, die eine urbane Schweiz zu bieten hat.

LITERATURVERZEICHNIS

- Bassand, M. (2004). *La métropolisation de la Suisse*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Bassand, M., Schuler, M. (1985): *La Suisse, une métropole mondiale?* Lausanne: Rapport de recherche 54, IREC, EPFL.
- Behrendt, H., Kruse, C. (2001): Die Europäische Metropolregion Zürich – die Entstehung des subpolitischen Raumes. In: *Geographica Helvetica* 56, 3, S. 202 – 213.
- Blöchliger, H. (2005): Baustelle Föderalismus. Metropolitanregionen versus Kantone. *Avenir Suisse* (Hg.), Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung.
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2005): *Raumentwicklungsbericht 2005*. Bern.
- Bundesamt für Raumplanung (1995): *Grundzüge der Raumordnung Schweiz*. Bericht, Bern.
- Bundesamt für Statistik (2003): *Pendelverkehr – Neue Definition der Agglomerationen*. Dossier. Bern.
- Bundesrat (2001): *Agglomerationspolitik des Bundes*. Bericht des Bundesrates, Bern.
- Crevoisier, O., Corpataux, J., Thierstein, A. (2001): *Intégration monétaire et régions: des gagnants et des perdants*. Paris: L'Harmattan.
- Diener, R., Herzog, J., Meili, M., de Meuron, P., Schmid, C. (2005): *La Suisse – portrait urbain*. Basel: Birkhäuser.
- Eisinger, A., Schneider, M. (Hrsg.) (2003): *Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz*. *Avenir Suisse* (Hg.), Basel: Birkhäuser.
- Friedmann, J., Wolff, G. (1982): World City Formation: An Agenda for Research and Action. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, 6/1, S. 309–344
- Hermann, M., Leuthold, H. (2003): *Atlas der politischen Landschaften. Ein weltanschauliches Porträt der Schweiz*. VdF, ETH Zürich.
- Perlik, M. (2001): *Alpenstädte. Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit*. Bern: Geographica Bernensia.
- Sassen, S. (1996): *Metropolen des Weltmarktes. Die neue Rolle der Global Cities*. Frankfurt/M.: Campus.
- Schmid, C., (2004): A New Paradigm for Urban Development of Zurich. In: INURA, R. Palosicia: *The Contested Metropolis. Six Cities at the Beginning of the 21st Century*. Basel: Birkhäuser, S. 236-245.
- Schmid, C., Weiss, D. (2004): The New Metropolitan Mainstream. In: INURA, R. Palosicia: *The Contested Metropolis. Six Cities at the Beginning of the 21st Century*. Basel: Birkhäuser, S. 252-260.
- Scott, A. (1998): *Regions and the World Economy*. Oxford University Press.
- Thierstein, A., Kruse, C., Glanzmann, L., Gabi, S., Grillon, N. (2006): *Raumentwicklung im Verborgenen. Die Entwicklung der Metropolregion Nordschweiz*. Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung.
- Veltz, P. (1996): *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*. Paris: Presses Universitaires de France.