

"Leitbilder" als Kern einer soziologischen Stadtanalyse

Autor(en): **Waber, Beat**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Soziologie = Revue suisse de sociologie = Swiss journal of sociology**

Band (Jahr): **21 (1995)**

Heft 2

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-814770>

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.

„LEITBILDER“ ALS KERN EINER SOZIOLOGISCHEN STADTANALYSE

Beat Waber
St. Gallen¹

1. Einleitung

Die Stadtanalyse als ein periodisch wiederauflebender Zweig der angewandten Soziologie hat zurzeit zwar – verglichen mit Themen wie Technikentwicklung, Kriminalität, Migrationsfragen und den „Langen Wellen“ – nicht gerade Hochkonjunktur. Der Grund dafür ist aber nicht nur ein „konjunktureller“; er ist vielmehr auch darin zu suchen, dass es bisher nicht gelungen ist, ein theoretisch fundiertes Konzept für eine *soziologische* Stadtanalyse bereitzustellen. Die Analyse krankte entweder an einem Theorie- defizit (das gilt auch für die meistdiskutierten Arbeiten der alten wie der neueren Chicago school, namentlich die „Factorial Ecology“ von Brian J. L. Berry), oder dann war das theoretische Konzept zu weit von den praktischen Problemen entfernt.

Hier wird ein Konzept vorgeschlagen, das einerseits Elemente der bisherigen Forschung (von der Chicagoer Sozialökologie über die Regulationsschule um Prigge 1987 bis zur konfliktiven Evolutionstheorie von Bornschiefer 1988) integriert, andererseits mit dem „Leitbild“ eine neue Kategorie in den Mittelpunkt stellt. Neu nicht als Begriff, sondern im spezifisch soziologischen Verständnis. Dass von Leitbildern in *ideengeschichtlichen* Arbeiten über Stadtplanung und Stadtanalyse schon verschiedentlich – implizit oder explizit – die Rede war, sei dabei nicht verschwiegen (namentlich Keller/Koch/Selle 1993, Koch 1992, Perching/Steiner 1991, Krufft 1989, Hilpert 1987, Rowe/Koetter 1984). Und dass sich die Anwendung dieser Kategorie in anderen Bereichen der Sozialwissenschaften, zum Beispiel in der Technikgenese-Forschung, bereits als fruchtbar erwiesen hat, gereicht uns nur zum Vorteil.

1 Wertvolle Anregungen zu dieser Arbeit verdanke ich Manuel Eisner, Oberassistent der Professur für Soziologie an der ETH Zürich.

Mit dem „Leitbild“ werden Kategorien der Organisationssoziologie in die Stadtanalyse integriert. Dies verhilft dazu, eine Brücke zu schlagen zwischen

- der Makroebene (einem Ansatz, der die Stadt ausgehend von der Gesamtgesellschaft untersucht) und der Meso- beziehungsweise Mikroebene (den organisatorischen und institutionellen Elementen des Forschungsgegenstandes sowie dem Handeln und der Lebenswelt des Individuums);
- einem strukturalistischen (ausgehend vom „materiellen Substrat“ [René König] der Stadt) und einem kulturalistischen (ausgehend von handlungsleitenden Werten) Ansatz der Stadtsoziologie;
- Theorie und Praxis, Stadtanalyse und Stadtplanung (Bemühungen um eine Steuerung der Stadtentwicklung; vgl. Dierkes, 1992, 123 f.).

An die Erörterung des theoretischen Konzepts wird sich in diesem Artikel eine erste Anwendung auf die Stadtplanung in der Nachkriegszeit anschließen. Dass vieles hier erst skizziert wird, dass der vorgeschlagene Ansatz des kritischen Diskurses und der Weiterarbeit bedarf, möchte das Schlusskapitel klarmachen: darin werden vor allem Fragen an die weitere Forschung gestellt.

2. Leitbilder als Element der Kultur

2.1 Bisher nicht eingelöste Forderung an die Sozialökologie

In der Sozialökologie als der wichtigsten Theorie für den Zusammenhang von sozialen und räumlichen Strukturen werden im allgemeinen Variablen der Stadtstruktur (z. B. Dichte, Entfernung vom Zentrum) mit Bevölkerungsmerkmalen (z. B. sozioökonomischer Status, Kriminalitätsrate) in Verbindung gebracht. Die physisch-räumliche Stadtstruktur liefert dabei die unabhängigen Variablen; soziale Lebensräume werden analog zu den ökologischen Nischen in der Biologie gesehen. Als strukturbildende Kraft steht die Konkurrenz zwischen verschiedenen Individuen und Gruppen um Standorte (bei Robert E. Park) bzw. funktionale Interdependenzen im Verhältnis von Mensch und Umwelt (bei Amos Hawley) im Mittelpunkt. Soziale Ungleichheit, d. h. unterschiedliche Konkurrenzvorteile in diesem sozialen Selektionsprozess, werden dabei als gegeben angenommen und nicht auf ihre Entstehung hinterfragt.

Eine Hauptkritik an der Sozialökologie lautete und lautet entsprechend, sie sei sozialdarwinistisch. Park selbst hatte im Rahmen seiner Theorie-

entwicklung reichlich Ansatzpunkte für diese Kritik geliefert, indem er die Gesellschaft in eine „biotische“ (basierend auf Konkurrenz und Arbeitsteilung) und eine „kulturelle“ Ebene (basierend auf Kommunikation und Konsens) unterteilte und zugleich postulierte, dass die Soziologie nur über die „biotische“ Ebene Zugang zur Gesellschaft habe, die kulturelle Ebene dagegen der Psychologie vorbehalten sei (Berry/Kasarda 1977, 4).

Versuche, nebst sozioökonomischen und physisch-räumlichen Variablen auch kulturelle Variablen als unabhängige Variablen in die Sozialökologie einzuführen und damit die einseitig materialistische Ausrichtung zu ergänzen, hat es aber schon früh gegeben.² Firey forderte 1945 (dt. 1974) die Einführung von Symbolen und Gefühlen (im Sinne von symbolischer Ortsbezogenheit von Gruppen und Individuen) als ökologische Variablen. Willhelm (1964) kritisierte an einer Weiterentwicklung der Sozialökologie, dem sog. „ökologischen Komplex“, der die Dimensionen Organisation, Bevölkerung, Umwelt und Technologie umfasst, ebenfalls das Fehlen von Werten als Teil der sozialen Organisation und als Faktoren für individuelle Entscheidungen. Reissman (1964, 119) wies darauf hin, dass die Kultur nicht nur eine Form der Anpassung des Menschen an die Umwelt sei, wie die Sozialökologen meinten, sondern dass sie die Umwelt auch aktiv verändere. Berry und Kasarda (1977, 429) forderten erneut – und allgemeingültiger – den Einbezug von *Werten* in die sozialökologische Analyse. Einen Weg für die Umsetzung der Forderung in der Forschungspraxis wiesen aber auch sie nicht. Und Friedrichs (1983, 38) hält der Forderung weiterhin entgegen, dass die Sozialökologie eine makrosoziologische Theorie sei, in der Werte keinen Platz hätten. Werte gehörten in handlungstheoretische Analysen auf der Ebene von Individuen.

Dieses Argument ist allerdings kaum stichhaltig. Der Wertbegriff wird zwar häufig auf der Mikroebene angewendet, es gibt ihn aber ebenso auf der Ebene von Aggregaten und Kollektiven, auf der Makroebene also. Er steht dann für *Leitwerte* als den gemeinsamen Werten einer Gesellschaft oder einzelner Gruppen, zum Beispiel in der konfliktiven Evolutionstheorie von Bornschier (1988). Eliten- und klassentheoretisch sind Leitwerte weitgehend gleichbedeutend mit kollektiven Interessen. Umgekehrt liesse sich übrigens auch argumentieren, dass die aggregierten Daten der Sozialökologen (z. B. durchschnittliche Haushaltgröße eines Gebietes) nicht eher der Makro-

2 Zudem konnten auch klassische Sozialökologen Studienergebnisse häufig nur unter Bezugnahme auf Werte und Lebensstile interpretieren. So Feldman/Tilly 1960: Sie konstatieren, dass die Bildung einen grösseren Teil in der Wohnsegregation nach Berufen erklärt als das Einkommen, und deuten Bildung als Grundlage von Lebensstil und gemeinsamen Werthaltungen.

ebene zugeordnet werden können als aggregierte Daten aus der Wert- und Meinungsforschung, rekrutieren sie sich doch genauso aus Daten auf der Mikroebene (Willhelm 1964, 244).

Die Einführung der Variable „Leitbilder“ bietet sich nun als eine in anderen Bereichen bereits bewährte Möglichkeit an, um die kulturelle Ebene in die Stadtsoziologie einzubeziehen. Diese Erweiterung nimmt der Theorie auch ihre Beschränkung auf die Erklärung „natürlicher“, rein marktwirtschaftlicher Prozesse; planerische Eingriffe des Staates sind nicht mehr einfach eine vernachlässigbare Abweichung vom Regelfall.

Es geht allerdings nicht darum, die Stadt als Organisation zu betrachten und die Stadtanalyse in die Organisationssoziologie einzugliedern. Das würde, abgesehen von den bekannten Schwächen des Organisationsansatzes mit dem Weberschen Begriff der Zweckrationalität (Knie/Helmers 1991), zu viele Abgrenzungsprobleme mit sich bringen.

Das „Leitbild“ ist jedoch vor allem deshalb eine nützliche Variable, weil es Entscheidungs- und Verhaltensweisen fassbar macht, ohne dass das strukturelle Umfeld vernachlässigt wird: „Leitbilder“ sollen hier so verstanden werden, dass sie sich aus kulturellen Leitwerten wie auch aus den strukturellen Gegebenheiten konstituieren. Das Konzept eignet sich besonders, um Verständigungs- und Strukturierungsprozesse zu identifizieren und analytisch zu klären. Institutionellen Bedingungen als dem dominanten Orientierungsrahmen muss dabei auch in der Stadtplanung eine besondere Prägestärke eingeräumt werden für die Entstehung und Materialisierung des planerischen Wissens.

2.2 *Kulturen als Verständigungsräume*

Kulturen werden als Sinnzusammenhänge verstanden, als Verständigungsräume, in denen soziale Gruppen durch die Anerkennung gemeinsamer Normen, Werte, Standards oder Regeln einen Bestand an kognitiven Repräsentationen schaffen, ohne deren Resonanzfunktion eine Verständigung gar nicht möglich wäre (ebd.). Im Dienste der analytischen Schärfe wird man in der Stadtforschung in der Regel nicht die ganze Stadt als solchen Verständigungsraum betrachten, sondern die häufig „Subkulturen“ genannten Einheiten, die eher den Charakter von Institutionen (Regelungssystemen) als von Organisationen mit formalen Strukturen aufweisen. Auch die Stadtplanung liesse sich als derartige Institution begreifen, würde bei detaillierterer Betrachtung aber wiederum in kleinere Einheiten zerfallen, die zum Teil städteübergreifend verschiedenen kulturellen bzw. institutionellen Einhei-

ten mit ihren je eigenen Wissens- und Know-how-Beständen sowie Zielorientierungen angehören (Stadtplaner, Politiker, Architekten usw.). Schliesslich gehören die einzelnen Akteure im Sinne multipler Mitgliedschaften gleichzeitig mehreren unterschiedlichen Organisationen an, woraus sich ergänzende und/oder konkurrierende Einflüsse entstehen. Dies hilft – nebst den unterschiedlichen strukturellen Determinanten – die Differenzen in den Handlungsmustern gleichartiger Organisationen und einzelner Mitglieder zu erklären.

Die Sinnzusammenhänge können nun nach Knie/Helmers (1991) als Leitbilder beschrieben werden, die eine Art Grund-Formatierung („programming of the mind“) der Akteure aufgrund gemeinsamer Erfahrungen, Wahrnehmungen und Interpretationsformen darstellen. Die Leitbilder können verschiedene Reichweiten und Dominanzgrade haben, von einem Individuum über Gruppen bis zur Gesellschaft (Koolmann 1992, 25 f.). Ein gewisser Grundstock an gemeinsamen Zielen und Zweckdefinitionen kann für die Städte in einem grösseren geographischen beziehungsweise politisch-administrativen Verband (zum Beispiel einem Land oder allen Industrieländern) angenommen werden, während andere nur für einzelne Städte gelten dürften.

Über die Zeit werden sich die Leitbilder mit ihren kulturellen (Leitwerte) und strukturellen Grundlagen (politische, ökonomische, technische, demographische Entwicklungen) verändern. Dieser *Wandel* dürfte wiederum nicht in allen Städten genau gleich ablaufen: Konvergenz- wie Divergenzthesen können aufgestellt und empirisch getestet werden. Zur Erklärung phasenweiser Stabilität sind sowohl strukturelle wie auch personelle Faktoren (die während ihrer Amtszeit massgeblichen Akteure)³ in Betracht zu ziehen. Ferner lässt sich nach möglichen Gesetzmässigkeiten in der Diffusion neuer Leitbilder in einem Städtesystem fragen: Durch welche strukturellen Merkmale zeichnen sich in diesem Sinne zentralere bzw. peripherere Städte aus?

3. Städtebauliche Leitbilder

3.1 Datenerhebung

Aufgrund der Fachliteratur im Planungsbereich und ausgehend von einem Modell für die gesamtgesellschaftliche Evolution, der konfliktiven Evolutionstheorie von Bornschieer (1988), können verschiedene Variablen defi-

3 In der Schweizer Verkehrsplanung zum Beispiel Kurt Leibbrand in den fünfziger Jahren, Hans Barbe in den sechziger und siebziger Jahren (Waber 1992, 87), in Deutschland nach dem Krieg die Mitglieder des „Aufbaustabs Speer“ (Keller/Koch/Selle 1993, 32).

niert werden, deren Ausprägungen zusammen das aktuell an einem Ort bzw. in einer Gruppe zu einem bestimmten Zeitpunkt dominante städtebauliche Leitbild ausmachen. Die Variablen können Ziele der Stadtplanung, aber auch den Planungsprozess selbst, seine Reichweite und formale Regelung erfassen. Die Variablen werden mit einer Art Fragebogen erfasst, der inhaltsanalytisch bei der Lektüre von Stadtplanungskonzepten, wie sie die meisten Städte von Zeit zu Zeit erstellen, ausgefüllt wird.⁴ Die erhobenen Ausprägungen der Variablen können dann über die Zeit und zwischen verschiedenen Orten verglichen und damit die erwähnten Konvergenz- bzw. Divergenzthesen geprüft werden.

Die Wahl der Datenbasis wird dabei allerdings auch die Validität der Indikatoren bestimmen. Wer zum Beispiel die in der Kulturphilosophie verbreitete These testen will, wonach die Integrationskraft allgemeiner Leitbilder schwinde (was sich weniger kulturpessimistisch auch als „kulturelle Ausdifferenzierung“ bezeichnen liesse), wird nicht nur die Konzepte der offiziellen, behördlichen Stadtplanung beiziehen, sondern auch konkurrierende Konzepte, beispielsweise von wirtschaftlich starken Kräften, berücksichtigen müssen:⁵ Gerade weil Planer, Architekten, Behörden eigenen „Subkulturen“ angehören, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die „offiziellen“ Konzepte einen für alle gesellschaftlichen Kräfte gültigen Konsens repräsentieren. Auch wenn sie dies aufgrund des demokratischen Konsensbildungsprozesses wohl eher tun als die Konzepte einzelner privater Gruppen, ist ein überproportionaler Einfluss der Konzept-Autoren nicht unwahrscheinlich.

3.2 „Stand der Planung“

Die angesprochenen institutionellen Einflüsse auf die einzelnen Stadtplaner/innen könnte man analog zum „Stand der Technik“ in der Techniksoziologie und der staatlichen Rechtsetzung als „Stand der Planung“ bezeichnen: jene Regeln und Standards, die als „zeitgemäss“ gelten und angehenden Planern an der Hochschule, amtierenden Stadtplanern über mündliche Kontakte und Fachliteratur vermittelt werden. Dazu gehört das technische Wissen über mögliche und bevorzugte Lösungen für bestimmte Planungsaufgaben (etwa „Regulierung der Baudichte“ mittels Ausnutzungsziffern), aber auch übergeordnete Ziele und Wertehierarchien (etwa „Luftrein-

4 Auf methodische Probleme der Inhaltsanalyse wird hier nicht eingegangen. Für einen Überblick siehe Merten 1982.

5 Dies allenfalls auch mittels Expertenbefragung oder mittels Analyse der Häufigkeit der Bezugnahme in der Literatur oder der Realisierung (vgl. Streich 1988, 89).

haltung“ in Konkurrenz zu „Mobilität“) sowie modische Aspekte. Wobei dieser „Stand der Planung“ natürlich keine unabhängige Grösse ist, sondern ebenso sehr – oder noch stärker – wie andere Einflussfaktoren von den grundlegenden kulturellen und strukturellen Entwicklungen in einer Gesellschaft abhängt.

Wer die Existenz eines solchen „Standes der Planung“, der selbst bereits Leitbild-Charakter hat, anerkennt, liefert zugleich ein Argument für Kongruenz und gegen die These von der schwindenden Integrationskraft der Leitbilder. Die Leitbilder verschiedener Städte bzw. Gruppen brauchen sich deswegen keineswegs völlig zu decken. Unterschiedliche lokale Voraussetzungen (z. B. Topographie) oder politische Mehrheiten, ferner die strukturelle Position einer Stadt in einem grösseren Wirtschaftsraum sind nur einige von mehreren (wiederum interdependenten) Faktoren, die Unterschiede erwarten lassen und erklären können.

Für die Praxis der Stadtplanung hat die mehr oder weniger starke Orientierung der Planer an einem fachintern gültigen „Stand der Planung“ eine nicht zu unterschätzende Konsequenz: Sie kann zu einem planerischen Eigenleben beitragen, das die Kommunikation mit Nicht-Fachleuten und der lokalen politischen Basis – und damit auch die Realisierung der Planung – erschwert (vgl. Vatter 1994, 331). Die funktionsspezifische Aufgabenerfüllung und die Vermittlung der Lösungen an beschlusskräftige und/oder betroffene „Aussenstehende“ ist vor diesem Hintergrund ein schwer zu überwindendes Paradoxon – oder in ökonomischer Terminologie ein Optimierungsproblem mit den zwei auseinanderstrebenden Funktionen „Fachspezifische Leistung“ und „Transaktionskosten“.

4. Raumbilder

Ein zentrales Element eines städtebaulichen bzw. allgemein raumbezogenen Leitbildes ist das *Raumbild*. Es stellt die kulturelle Dimension zur Kategorie *Raumstruktur*⁶ dar. In Anlehnung an Ipsen (1987) lässt es sich wie folgt definieren:

Das Raumbild ist ein Entwicklungsmodell, das auf den konkreten Raum projiziert wird. Es stellt die räumliche Ausformung kultureller Wertvor-

6 In der Terminologie der Planer ist die „Raumstruktur“ die Struktur der Aussenräume in der Stadt, sie ist damit komplementär zur Bebauungsstruktur. Hier wird – entsprechend dem untrennbaren Zusammenhang – der Begriff für die durch Landnutzung, Verkehrsnetze, Bebauung und andere Faktoren gemeinsam gebildete Strukturierung des Raumes verwendet.

stellungen dar im Sinne einer Idealstruktur. Indem es sich auf eine Entwicklungskonzeption bezieht, wertet es zugleich den Raum in seiner bestehenden, kognitiv wirksamen Form und versieht ihn mit sozialer Bedeutung.

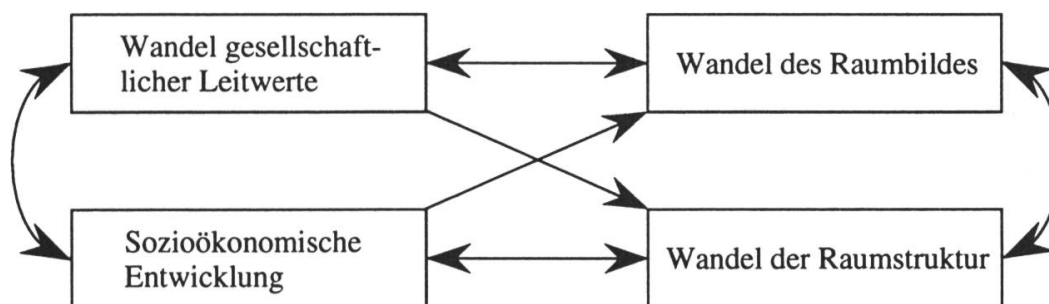
Ein Raumbild ist nicht einfach da, sondern sozial bestimmt: Bestimmte soziale Gruppen sind zumindest zu Beginn Träger eines Raumbildes. Es besteht durch und in einem bestimmten Lebensstil, dem Muster räumlich bezogener Verhaltensweisen.

Dies bedeutet, dass ein Raumbild – wie auch nicht-raumbezogene Leitbilder – konservativ-stabilisierend oder kritisch-reformerisch sein kann. Durch die Einführung dieser Variablen wird die Stadt auch als das behandelt, was sie wohl ist: eine historische Ausformung von Gesellschaftsmodellen im Raum, die sich mit dem gesellschaftlichen Wandel mitverändert.

Die Variablen in Abb. 1 sind daher nicht statisch, sondern im Hinblick auf ihren Wandel formuliert. Vor allem vor der Ablösung eines Raumbildes durch ein neues tritt seine visionäre, Entwicklungen anstossende Wirkung hinter die bewahrende, legitimierende Funktion zurück (Dierkes, 1992, 114). Die Tatsache, dass überhaupt von Leitbildern und Raumbildern gesprochen wird, zeigt allerdings, dass hier von einer phasenweisen Stabilität ausgegangen wird, der Wandel also nicht kontinuierlich erfolgt (Bornschier 1988). Die Betonung der Wandelbarkeit will jedoch die evolutionäre und konfliktive Komponente stärken, die in der klassischen Sozialökologie mit ihrer Betonung des Gleichgewichts im Ökosystem Stadt vernachlässigt wurde.

Dabei ist zu erwarten, dass sich die Leitbilder (mit ihren nicht-räumlichen Komponenten) im Detail innert kürzerer Zeit ändern als das Raumbild

Abbildung 1
Grundmodell für den Zusammenhang zwischen Gesellschaftsmodell und Raum



im Grossen. Damit wird man auch auf kultureller Ebene so etwas wie „lange“ und „kurze Wellen“ der Stadtentwicklung unterscheiden können.

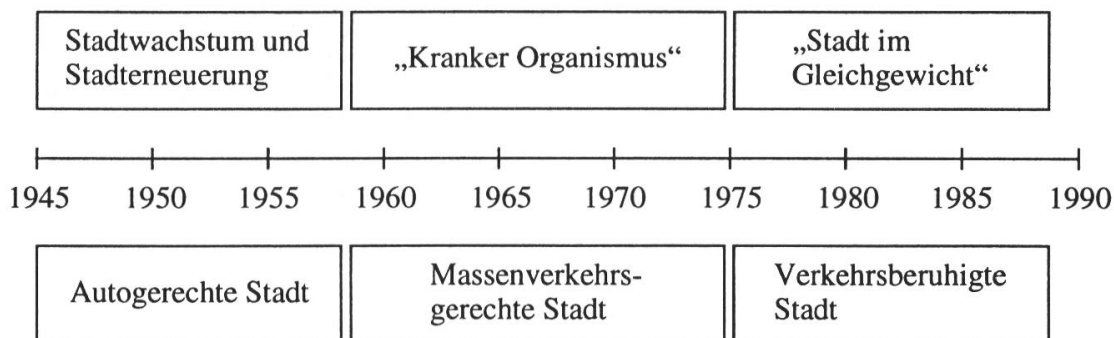
5. Städtebauliche Leitbilder in der Nachkriegszeit

5.1 Drei Hauptphasen der Entwicklung

Eine vergleichende Inhaltsanalyse der Planungskonzepte von sieben Schweizer Städten für die Zeit von 1945 bis 1992 hat drei Hauptphasen zutage gefördert (Abb. 2). Die Periodisierung deckt sich nahezu mit jener von Streich (1988, 113 f. u. 132) für Deutschland, die sich nicht auf offizielle Stadtplanungskonzepte, sondern auf die Analyse von Fachliteratur stützte.

Abbildung 2

Schema der städtebaulichen Leitbilder (oben) und der Verkehrs-Leitbilder in der Schweiz nach 1945



Die Phasen und die zeitliche Entwicklung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1) Das Leitbild der fünfziger Jahre ist vom Wachstumsparadigma der unmittelbaren Nachkriegszeit geprägt. Das Auto ist die Herausforderung, aber auch das Zukunftssymbol der Stadtplanung in dieser Zeit. Stadtwachstum (Ausdehnung in bisher nicht bebauten Aussenraum) und Stadterneuerung (Neuordnung und -gliederung im Innern), von manchen Theoretikern als sich ablösend angenommene Phasen der Stadtentwicklung (Lichtenberger, 1987, 43–46), sollen gleichzeitig ablaufen; reaktive und prospektive Elemente verbinden sich. Insbesondere die Verkehrsplanung dieser Zeit ist von zentralörtlichem Denken geprägt, mit dem Stadtzentrum als Arbeits- und der Peripherie als Wohnstätte. Die Planer betrachten die damals noch kaum begonnene „Stadtflucht“ der Wohnbevölkerung als wünschbare oder

zumindest unvermeidliche Entwicklung. Umso mehr wollen sie die Erreichbarkeit der City als Wirtschaftszentrum mittels Expressstrassen, S- und U-Bahn sichern.⁷

2) Um 1964 gerät dieses Paradigma in die Krise. Das Leitbild der Phase bis 1975 hat insofern Übergangscharakter, als es vor allem durch die Kritik an der bisherigen Entwicklung und weniger durch einen eigenen Zukunftsentwurf geprägt ist. Im Verkehrsbereich versucht man, die als nicht mehr zu bewältigend wahrgenommene Motorisierung vom Auto auf den öffentlichen (Massen-)Verkehr umzulenken. Ein demokratischer Mehrheitskonsens ist dazu allerdings schwerer zu erzielen als zum Leitbild der autogerechten Stadt, wie das zweimalige Scheitern von U- und S-Bahn-Vorlagen in Zürich zeigt. Das Wachstum an sich wird in den sechziger Jahren noch kaum in Frage gestellt.

3) Die Zeit ab 1975 ist eine Phase der ökonomischen und demographischen Stagnation, teilweise sogar Schrumpfung. Das Leitbild ist von Gleichgewichtsstreben und der Abkehr vom wachstumsorientierten Entwicklungsdenken geprägt. Stadtgestaltung, nicht -erweiterung ist das Ziel. Der Umweltschutz tritt zunehmend in den Mittelpunkt der Stadtplanung, im Rahmen eines harmonistischen, stabilitätsorientierten Ökologieverständnisses. Der Verkehr soll nicht mehr ein Hauptmotor der Entwicklung sein, sondern sich höheren Zielen unterordnen.

4) Ab 1989 scheint sich erneut eine Hinwendung zu einem dynamischeren Entwicklungsdenken, das Wandel und auch Wachstum grundsätzlich begrüsst, abzuzeichnen. Die Entwicklung soll im Rahmen eines ökologisch-dynamischen Stadtverständnisses gelenkt und kanalisiert, Ökologie und Ökonomie sollen zusammengeführt werden. Für die fernere Zukunft erhofft man sich dabei zunehmend Hilfe durch neue Technologien im Verkehrs- und Kommunikationsbereich (Telematik). Eine EU-Studie verdichtet die ökologische Komponente zum Leitbild der „autofreien Stadt“ (Gollmer 1992).

5.2 *Woher kamen die entscheidenden Impulse?*

Da nur die fertigen Stadtplanungskonzepte, nicht aber ihre Entstehung untersucht wurde, können nur einzelne Hinweise zur Frage angeführt werden, woher die Anstösse für den Wandel der Leitbilder kamen. Aufgrund der

⁷ Lichtenberger (1987, 18 f.) führt es auf den Erfolg dieser Politik zurück, dass in Europa die Suburbanisierung im Unterschied zu den USA i. a. nicht mit einem Niedergang der Innenstädte verbunden war.

vorgenommenen Periodisierung können zudem einzelne in der Literatur vertretene Erklärungen ausgeschlossen werden.

1) Die Wende um 1964 basiert einerseits auf der explosionsartigen Ausbreitung des Automobils seit den fünfziger Jahren, die alle früheren Prognosen übertraf. Die Weiterführung dieser Entwicklung wird nun als untragbar wahrgenommen, wenn nicht Kulturgüter wie die Berner Altstadt (gemäss Unesco-Bewertung von Weltbedeutung) zerstört werden sollen. Dies sind typische *nicht-intendierte Aggregatsfolgen* individueller Handlungen (vgl. Imhof/Romano 1989, 215); die Leitbild-Revision erscheint als Lernprozess aufgrund von Strukturverschiebungen.

2) Dieser strukturelle Grund erklärt aber nicht, weshalb die bisherige Entwicklung viel umfassender, über die Innenstadt hinaus, in Frage gestellt wird. Ein soziokultureller Grund scheint mindestens ebenso stark zu wirken, ist doch ab 1962 auch auf Bundesebene eine (ökonomisch nicht begründete) Verunsicherung zu beobachten (vgl. Siegenthaler 1984). Es wird von einer „Überhitzung der Konjunktur“ gesprochen; die Landesregierung erlässt 1962 „Masshalteappelle“, das Parlament 1964 konkrete Konjunkturdämpfungsmassnahmen (Fritzsche 1986a, 23). Darunter befand sich der Dringliche Bundesbeschluss über die Bauwirtschaft, der eine einjährige Bausperre und eine kantonale Bewilligungspflicht für dringliche Bauten einführt. Der time-lag zwischen techno-ökonomischem und sozio-institutionellem Subsystem (Perez 1983, 359 f.) dürfte für diese *Orientierungskrise im Wachstum* eine plausible Erklärung bieten.

3) Die Wende von 1964 ist auch in verwandten Bereichen beobachtet worden, so im *Wohnleitbild* (Inneneinrichtungen) ab 1963, ebenfalls begleitet von Modernisierungskritik und neuromantisch-nostalgischen Vorstellungen (Gisler 1991, 354–359). Der *Denkmalschutz* wird 1963 ein Anliegen breiter Kreise, verbunden mit Kritik an der Stadtentwicklung und am Wachstum allgemein (Decurtins/Grossmann 1989, 26). In der *Autobahnplanung* des Bundes für den städtischen Raum vollzieht sich 1965 eine Wende, weg von gross dimensionierten Expressstrassen, die ins Stadtzentrum führen sollten, hin zu Stadtfahrungen oder zumindest im Ausbaugrad reduzierten Stadtdurchfahrten (Kammann 1990, 175 f.).

4) In der Stadtplanung und insbesondere im Wohnbereich macht sich ein Auseinanderklaffen zwischen techno-ökonomischem und sozio-institutionellem Subsystem besonders früh bemerkbar, weil dem Wohnbereich auch eine emotionale *Kompensationsfunktion* für die durchrationalisierte Arbeitswelt zukommt (vgl. Gisler 1991, 365 f.; Ipsen 1987, 151 f.).

5) Dazu kommt der direkte Einfluss von intellektuell-avantgardistisch ausgerichteten *Fachleuten* (Architekten, Planer, Designer) in diesen Bereichen.⁸ Er lässt sich historisch verschiedentlich nachweisen. Beispiele für das Leitbild der fünfziger Jahre sind die Publikation von Carol/Werner 1949 und die Ausstellung „Die Stadt als Organismus“ im Rahmen des 4. Schweizerischen Städtebaukongresses 1949 in Luzern (Koch 1992, 170), ferner die Schriften von Burckhardt/Frisch/Kutter 1955 für die „neue Stadt“. Der Soziologe Hans Paul Bahrdt (1956 u. 1961) und der 11. Deutsche Städtetag 1960 propagierten eine „neue Urbanität durch Dichte“ (Streich 1988, 118 f.).⁹ Der Zürcher Architekt und Stadtplaner Hans Marti übte früh Kritik am Stadtwachstum, und der Soziologe Lucius Burckhardt plädierte 1961 an der Generalversammlung des Bundes Schweizer Architekten (BSA) in einem Vortrag über „die Krise der Stadt“ gegen die Verländlichung des städtischen Wohnraumes, fürs Überschneiden von Funktionen und gegen das Ersticken in lauter Verkehrsräumen. An dieser Versammlung wurde auch einstimmig eine Resolution gegen die überstürzte, städtebauliche Zusammenhänge vernachlässigende Expressstrassenplanung verabschiedet. Gleichzeitig machten Architektengruppen in Zürich, Genf und Basel Gegenvorschläge zu den Projekten des Bundesamtes für Strassenbau (Kammann 1990, 66 u. 169–171). Die Abkehr von einem baumartig hierarchischen Raumbild wurde erstmals 1965 gefordert (dt. Alexander 1967) und in Architektenkreisen breit diskutiert. Im Ökologie-Bereich ist als Schrittmacherin die Studie „Grenzen des Wachstums“ des Club of Rome von 1972 bekannt.

6) Die neuen Ideen fliessen zwar recht früh in einzelne Stadtplanungskonzepte ein, ohne dass bereits ein breiter gesellschaftlicher Konsens darüber bestände. Ein Leitbild dürfte aber erst dann in der Stadtentwicklung zum Tragen kommen, wenn es auch vom ökonomischen Subsystem aufgenommen wird. Dabei können allerdings sozialreformerische Aspekte umoperationalisiert, den vorherrschenden Interessen dienstbar gemacht werden oder ganz verloren gehen (vgl. nächstes Kapitel).

7) Die in der umfangreichen Literatur über *soziale Bewegungen* behauptete Initialfunktion von Bewegungen, die sich i. a. am Rande des gesellschaftlichen Spektrums, bei bisher Marginalisierten und Diskriminierten rekrutieren (vgl. Imhof/Romano 1989, 213 f.), trifft in der Stadtplanung so

8 Auch Hamm (1982, 105 u. 130) weist darauf hin, dass in der Berufsgruppe der Planer Orientierungsmuster der Mittelschicht und der technischen Intelligenz vorherrschen.

9 Diesen Aufrufen folgten auch in der Schweiz Pläne für Satellitenstädte (z. B. Telli Aarau, Rheinquartier Chur, Gäbelbach und Tscharnergut in Bern, Le Lignon in Genf; nicht realisiertes Grossprojekt: Bern-Brünnen); weit häufiger war dagegen die „degenerierte“ Umsetzung in Form von spekulativer Verdichtung (Aufstockung, Überbauung von „Baulücken“ und Freiflächen).

nicht zu. Hier traten Umweltschutzgruppen, Bürgerinitiativen gegen Strassenprojekte und für Verkehrsberuhigung erst auf, nachdem sich die Neuorientierung zumindest ansatzweise schon in den städtischen Konzepten niedergeschlagen hatte, nämlich ab den siebziger Jahren. Den sozialen Bewegungen kommt somit eher die Funktion eines katalytischen Verstärkers zu, der bereits in Gang gekommene Entwicklungen beschleunigt (vgl. Hamm 1982, 127 f.).

Diese Hinweise sprechen für ein Modell, wonach neue Leitbilder dann auftreten, wenn neue Ideen aus – häufig sozialreformerisch ausgerichteten – Intellektuellenkreisen unter dem Einfluss technologisch-struktureller Entwicklungen in breitere Kreise diffundieren und schliesslich, angepasst an die Interessen des gesellschaftlichen Zentrums, mehrheitsfähig werden.

6. Die Leitbilder als Spiegel der sozialen Ordnung

6.1 Stabilisierende Wirkung des Städtebaus

Städtebauliche Leitbilder haben einerseits eine stabilisierende, gegenwärtig vorherrschende Wertvorstellungen und Interessen langfristig stützende Seite. Sind sie einmal in das „materielle Substrat“ der Stadt, in Architektur, Nutzungs- und Verkehrsstrukturen umgesetzt, sind sie für jeden einzelnen präsent und nicht so leicht zu verändern. Dies beginnt bei den auf die Normfamilie ausgerichteten Wohnungen (Hamm 1982, 160) und reicht bis zur Gestaltung des Verkehrsnetzes und der Art der Zuordnung von funktionalen Nutzungsräumen.

Einem primär hierarchischen, vertikal gegliederten Gesellschaftsbild entspricht dabei auch ein zentralistisch-hierarchisches Raumbild, einem dezentraleren, systemisch-netzartigen, primär horizontal gegliederten und von Überschneidungen geprägten Gesellschaftsbild ein ebensolches Raumbild. Dass hierarchische Gesellschaftsbilder immer noch weit verbreitet sind und wohl auch weitgehend der gesellschaftlichen Realität entsprechen, darf als gesichert gelten (Sandberger 1977). Wird die Stadtplanung danach ausgerichtet, werden sie aber gleichsam in Stein gehauen und *zementiert*. Ein bestimmtes Gesellschaftsmodell wird dadurch stabilisiert.

Huber/Komai/Winter (1988, 173) kritisieren die gegenwärtige Hierarchie in der Raumstruktur der Städte: „*Sehr oft bilden heute Verkehrsanlagen die bedeutendsten Mittelpunkte und irgendwelche Bürohochhäuser die wichtigsten baulichen Akzente.*“ Sie fordern statt dessen eine Hierarchie nach dem *Öffentlichkeitsgrad*, die sich in der architektonischen Gestaltung,

Lage und Stellung ausdrücken soll. Eine solche würde zwar am ehesten einer demokratischen Gesellschaftsordnung entsprechen. Vielleicht ist der Ist-Zustand in dieser Beziehung aber sogar ehrlicher, indem er die Dominanz wirtschaftlicher Macht widerspiegelt. Und Bürohochhäuser sind wohl auch ehrlicher als hinter alten Fassaden versteckte Banken und Versicherungen, wie sie in jüngster Zeit immer mehr auftreten.

6.2 Innovative Aspekte: Vom Baum zum Netz?

Berndt (1968, 24 f. u. 32 f.) hatte in den sechziger Jahren das Gesellschaftsbild von Stadtplanern analysiert und es als das eines *Organismus* beschrieben, und zwar eines ständisch-hierarchisch gegliederten, agrarisch-feudalen Organismus, wo jedes Individuum seinen festen, „natürlichen“ Platz hat (vgl. auch Perching/Steiner 1991, 14 f.). Die funktionale Arbeitsteilung ist darin auch mit einer Höher- und Tieferbewertung verbunden (Statusunterschiede wie „Haupt“ und „Glieder“). Konflikte als ein wesentliches Element der Dynamik der Gesellschaft werden in einem solchen harmonistischen Gesellschaftsbild, das sich an Soziologen wie Wilhelm H. Riehl, Oswald Spengler und Ferdinand Tönnies anlehnt, negiert.

Tatsächlich waren und sind Bilder aus der Biologie in der Stadtplanung sehr beliebt. Nun hat sich aber seit den siebziger Jahren, ausgehend von Mathematik und Physik, das Systemverständnis in allen Wissenschaften, namentlich auch in der Ökologie und in der Soziologie, grundlegend geändert, von einer hierarchisch-linearen Struktur zu einem komplexen Netz aus lauter Wechselwirkungen (Perching/Steiner, 18–28). Schlüsselwörter des neuen Paradigmas sind *Integration* (statt Trennung)¹⁰, *Synthese* (statt Analyse), *Interdependenz*, *Selbstorganisation* (statt Abhängigkeit), *Flexibilisierung*, *Diversifizierung* (statt Standardisierung), *Zusammenarbeit* (statt Arbeitsteilung, Spezialisierung; vgl. Henckel, 1986, 218–221).

Dieser *Paradigmenwechsel* im Sinne einer „scientific revolution“ (Kuhn 1970) scheint sich nun nach und nach auch in der Stadtplanung niederzuschlagen: Eine grafische Inhaltsanalyse von Verkehrsplänen (Waber 1993) wie auch die verbale Analyse der Stadtplanungskonzepte hat ergeben, dass sich in jüngster Zeit ein Übergang von einem hierarchischen, baumartigen zu einem komplexeren, netzartigen Raumbild vollzieht. Der Übergang ist

10 Davon ist bereits die „Charta von Machu Picchu“ von 1977 geprägt. Sie erhebt die „Integration“ zum städtebaulichen Leitbild: Integration von Funktionen und Nutzungen, von Baudenkmalern und Neubauten, von Stadt und Land. Ferner fordert sie die Priorität des öffentlichen vor dem Individualverkehr und den ökologischen Einsatz moderner Technologien (Koch 1992, 252).

aber nicht nur kulturell, sondern ebenso durch strukturelle Entwicklungen (Verkehr, Wirtschaftsstruktur) bedingt. Er wird durch technische Entwicklungen wie die Telekommunikation in Zukunft noch gefestigt werden.

6.3 *Verschleierung von Strukturen*

Es wäre nun aber ein Fehlschluss anzunehmen, dass mit einem räumlichen Strukturmerkmal auch die soziale Struktur, die der räumlichen Gliederung zugrunde liegt, verschwinden würde. Wenn die durch das Verkehrsnetz geprägte Raumstruktur in Zukunft dank der Telekommunikation und einer flexibleren, nicht mehr so sehr aus Massenfertigung bestehenden Wirtschaft weniger hierarchisch und dezentraler erscheinen sollte, heisst dies noch nicht, dass sich an der vertikalen sozialen Gliederung der Gesellschaft etwas geändert haben wird. Die Sozialstruktur wird sich dann zum Beispiel weniger im traditionellen Verkehrsnetz, sondern im *Telekommunikationsnetz* abbilden. Castells (1989, 348) spricht vom unsichtbaren „space of flows“ (Raum der Informationsflüsse), der den traditionellen „space of places“ (Raum der Standorte) überlagere. Als Indikatoren der Raumstruktur könnten dann die Führung von Glasfaserleitungen, die Konzentration von Netzknoten und die Lage von „Sendern“ und „Empfängern“ benutzt werden.

6.4 *Verschleierung von Planungsfolgen*

Nicht nur die räumlichen Strukturen werden subtiler, versteckter. Ein analoger Prozess bei der Art, wie Stadtplanung ihre Aufgaben und Ziele thematisiert, liess sich im Rahmen der qualitativen Inhaltsanalyse der städtischen Konzepte beobachten. Die These von Habermas (1969), dass Wissenschaft (in diesem Fall die Raum- und Raumplanungswissenschaft) zunehmend zu einem Legitimationsfaktor der sozialen Ordnung werde, der die wesentlichen politischen Fragen hinter technischen verberge, dass Wissenschaft also zu einer verschleiernenden „Ideologie“ werde, wird dadurch bestätigt. In den meisten der untersuchten Konzepte wurden die *sozialen Implikationen* der Planung – Fragen wie „Welche Sozialstruktur wird angestrebt, für wen soll primär geplant und gebaut werden?“ – mit keinem Wort angesprochen (vgl. auch Keller/Koch/Selle 1993, 77). Auch die verschiedenen Akteure (Privatpersonen, private Kollektive, öffentliche Hand) und ihre Bedeutung für die Verwirklichung der Konzepte sowie der Zielfindungsprozess in der Stadtplanung selbst werden nur selten behandelt.

An dieser *Vertechnisierung* ist „ideologisch“ im Habermasschen Sinne, dass die Fragen faktisch sehr wohl beantwortet werden, jedoch für die breite Bevölkerung *nicht transparent* (vgl. Vatter 1994, 331). Sie werden damit dem Diskurs in der politischen Öffentlichkeit entzogen. So wird mit „Ausnutzungsziffern“ und dergleichen argumentiert statt offen diskutiert, wo wieviele Leute in welcher Dichte zu welchem Preis wohnen sollen und können. Und es wird stets als selbstverständlich angenommen, dass die Wohndichte an den guten Wohnlagen (Hanglagen mit Südexposition, Seesicht usw.) besonders gering ist, dort also Villenquartiere entstehen, schlechte Wohnlagen dagegen dicht überbaut werden. Dies bewirkt auch, dass Wohlhabende nicht nur auf attraktiverem, sondern auch auf billigerem Boden leben können als weniger Wohlhabende, da der Bodenpreis nebst der relativen Lage zu Verkehrswegen, Ortszentrum usw. aus der Dichte und Rentabilität der zulässigen Nutzung resultiert.

7. Fragen an die weitere Forschung

Die Ansicht ist weitverbreitet, dass die Stadtentwicklung durch wirtschaftliche Kräfte determiniert sei, dass ein Feld für bewusste Entscheide und eine effektive Planung gar nicht bestehe. Tatsächlich gehört eine gewisse Dominanz der Ökonomie zum gegenwärtigen Gesellschaftsmodell und zur Abhängigkeit der Stadtentwicklung davon. Das Gesellschaftsmodell ist aber sozial bestimmt; die Marktkräfte sind keine Naturkräfte, sondern ein soziales Konstrukt im Rahmen einer kollektiven Wertsetzung. Diese ideell-kulturelle Ebene der Gesellschaft ist nun auch der Bereich, in dem eine bewusste Veränderung der Entwicklung möglich ist: durch neue Leitwerte und Leitbilder.

Für die weitere Forschung in dieser Richtung stellen sich allerdings noch zahlreiche Fragen:

- Wirkungsanalysen mit Berücksichtigung von Effekten der self-fulfilling wie auch self-destroying prophecy müssen erst noch den Einfluss der Leitbilder auf die tatsächliche Stadtentwicklung präziser fassen helfen.
- Die Interdependenz mit der strukturellen Ebene verlangt nach äquivalenten Mitteln in der Stadt- und Raumplanung. Die Ökonomie ist heute überregional und zunehmend international organisiert. Was bedeutet dies für die Stadtentwicklungspolitik? Castells (1989, 353) verweist darauf, dass die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien sowohl eine aktive Partizipation der Einwohner als auch eine landes- und welt-

weite Vernetzung lokaler politischer Behörden ermöglichen würden. Konkretere Vorstellungen fehlen aber noch – und erst recht ihre Realisierung.

- In der Forschung über Technikentwicklung wurde die beharrende, unkonventionelle Lösungen hemmende Kraft des „Standes der Technik“ hervorgehoben (Knie/Helmers 1991, 440 f.). Trifft dies auch für den „Stand der Planung“ zu, oder verhält es sich hierbei aufgrund grösserer Nähe zur Hochschulforschung und des besprochenen Einflusses einer intellektuell-avantgardistisch orientierten Fachelite sogar umgekehrt?
- Wie dominant sind supralokale Leitbilder wie der „Stand der Planung“, wie stark ist der Einfluss lokaler und personeller Faktoren auf die konkrete Ausgestaltung der Stadtplanung? Und wovon hängen diesbezüglich allfällige Unterschiede zwischen verschiedenen Städten ab?
- Wie sehr beeinflusst das unterschiedliche Gewicht von Akteuren, ob eine Idee zu einem neuen Leitbild wird (vgl. Dierkes a. a. 1992, 108)?
- Wie stark sind strukturelle Entwicklungen (inklusive der aktuellen Umweltprobleme) als Faktor für die Leitbild-Genese, wie stark der Einfluss des ideell-kulturellen Wandels und Beharrungsvermögens, wie stark die Interdependenzen zwischen diesen beiden Grundfaktoren?
- Wie können die Problemlösungskompetenz gesteigert und zugleich die Transaktionskosten zwischen Planern, politischen Entscheidungsträgern und anderen Akteuren tief gehalten werden?

Angesichts der sich rasant verändernden (und verschlechternden) Umweltbedingungen sind dies drängende Fragen. Sie könnten die Stadtsoziologie auf den Boden der realen Probleme zurückführen und ihr – als *angewandte* Soziologie – eine neue Daseinsberechtigung verleihen, ohne in eine theorieferne Aktionitis auszuarten.

LITERATURVERZEICHNIS

- Alemann Ulrich von u. a. (1992), *Leitbilder sozialwissenschaftlicher Technikgestaltung*, Opladen.
- Alexander Christopher (1967): Die Stadt ist kein Baum, *Bauen + Wohnen*, 7, 283–290.
- Bahrdt Hans Paul (1956), Entstädterung oder Urbanisierung, *Baukunst und Werkform*, 9.
- Ders. (1961), *Die moderne Grossstadt, Soziologische Überlegungen zum Städtebau*, Basel/Boston/Stuttgart.
- Berry Brian J. L. and Kasarda John D. Hg. (1977), *Contemporary Urban Ecology*, New York/London.

- Blanc Jean-Daniel (1993), *Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945–1975*, Zürich.
- Bornschier Volker (1988), *Westliche Gesellschaft im Wandel*, Frankfurt/New York.
- Bornschier Volker u. a. Hg. (1990), *Diskontinuität des sozialen Wandels, Entwicklung als Abfolge von Gesellschaftsmodellen und kulturellen Deutungsmustern*, Frankfurt/New York.
- Burckhardt Lucius, Frisch Max und Kutter Markus (1955), *Achtung: Die Schweiz*, Basel.
- Burgess Ernest W. and Park Robert E. (1984), *The City, Suggestions for Investigation on Human Behavior in the Urban Environment*, Chicago (Erstausgabe 1925).
- Carol Hans und Werner Max Hg. (1949), *Städte, wie wir sie wünschen*, Zürich.
- Castells Manuel (1989), *The Informational City. Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*, Cambridge Mass./Oxford.
- Cattacin Sandro (1994), *Stadtentwicklungspolitik zwischen Politik und Komplexität. Zur politischen Organisation der Stadtentwicklung: Florenz, Wien und Zürich im Vergleich*, Campus, Frankfurt am Main.
- Decurtins Daniela und Grossmann Susi (1989), „Wenn wir schon in einer Grossstadt leben...“ *Untersuchungen über die gesellschaftlichen Hintergründe des Denkmalschutzes am Beispiel von Zürich*, unveröff. Manuskript, Zürich.
- Dierkes Meinolf u. a. (1992), *Leitbild und Technik, Zur Entstehung und Steuerung technischer Innovationen*, Berlin.
- Dürrenberger Gregor, Ernste Huib, Furger Franco, Jaeger Carlo, Steiner Dieter und Truffer Bernhard (1992), *Das Dilemma der modernen Stadt, Theoretische Überlegungen zur Stadtentwicklung – dargestellt am Beispiel Zürichs*, Springer, Berlin.
- Feldmann Arnold S. and Tilly Charles (1960), The Interaction of Social and Physical Space, *American Sociological Review*, 25, 877–884.
- Firey Walter (1974), Gefühl und Symbolik als ökologische Variable, in Atteslander Peter und Hamm Bernd Hg., *Materialien zur Siedlungssoziologie*, Köln, 140–153.
- Frey René L. (1990), *Städtewachstum – Städtewandel, Eine ökonomische Analyse der schweizerischen Agglomerationen*, Helbling&Lichtenhahn, Basel.
- Friedrichs Jürgen (³1983), *Stadtanalyse, Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft*, Opladen.
- Fritzsche Bruno (1986), Wandel im Städtebau – Wandel der Gesellschaft? Wirtschaftliche Entwicklung und gesellschaftspolitische Leitbilder, in „Zürich 2004“, Zürich, 17–25.
- Gisler Johanna (1991), Leitbilder des Wohnens und sozialer Wandel 1936–1965, in Schweizerisches Sozialarchiv Hg., *Bilder und Leitbilder im sozialen Wandel*, Zürich, 313–372.
- Gollmer Martin (1992), Vom Autotraum zur Traumstadt, in *Tages-Anzeiger*, 19.6., S. 39.
- Güller Peter und Breu Thomas (1995), *Die Stadt ist tot – es lebe die Stadt!* vdf, Zürich.
- Hamm Bernd (1982), *Einführung in die Siedlungssoziologie*, München.
- Henckel Dietrich u. a. (1986), *Produktionstechnologien und Raumentwicklung*, Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, 76, Stuttgart/Berlin.
- Hilpert Thilo (1987), *Le Corbusier 1887–1987: Atelier der Ideen*, Christians&Reim, Hamburg.
- Huber Benedikt, Komai Ken und Winter Helmut (1988), *Gestaltungskriterien im modernen Städtebau*, Berichte zur Orts-, Regional- und Landesplanung, 66, Zürich.
- Imhof Kurt und Romano Gaetano (1989), Krise und sozialer Wandel, in Weinberger O. Hg., *Internationales Jahrbuch für Rechtsphilosophie und Gesetzgebung*, Wien, 209–256.

- Ipsen Detlev (1987), Raumbilder, Zum Verhältnis des ökonomischen und kulturellen Raumes, in Prigge W. Hg., *Die Materialität des Städtischen*, Basel/Boston, 139–152.
- Kammann George (1990), *Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954–1964*, Zürich.
- Keller Donald A., Koch Michael und Selle Klaus Hg. (1993), Planungskulturen in Europa, Erkundungen in Deutschland, Frankreich, Italien und der Schweiz, *DISP*, 115, Zürich/VWP Darmstadt.
- Knie Andreas und Helmers Sabine (1991), Organisationen und Institutionen der Technikentwicklung, *Soziale Welt*, 42 (4), 427–444.
- Koch Michael (1992), *Städtebau in der Schweiz 1800–1990, Entwicklungslinien, Einflüsse und Stationen*, ORL-Bericht, 81, Zürich.
- Koolmann Steffen (1992), *Leitbilder der Technikentwicklung, Das Beispiel des Automobils*, Frankfurt/New York.
- Kruft Hanno-Walter (1989), *Städte in Utopia, Die Idealstadt vom 15. bis 18. Jahrhundert zwischen Staatsutopie und Wirklichkeit*, Beck, München.
- Kuhn Thomas S. (1970), *The Structure of Scientific Revolutions*, Chicago.
- Lichtenberger Elisabeth u. a. (1987), *Stadtentwicklung und dynamische Faktorökologie*, Wien.
- Mai Manfred (1990), Die Rolle professioneller Leitbilder von Juristen und Ingenieuren in der Technikgestaltung und Politik, *Soziale Welt*, 41, 498–516.
- Meadows Dennis Hg. (1972), *Die Grenzen des Wachstums*, Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit, Stuttgart.
- Merten Klaus (1983), *Inhaltsanalyse, Einführung in Theorie, Methode und Praxis*, Opladen.
- Müller-Raemisch Hans-Reiner (1990), *Leitbilder und Mythen in der Stadtplanung 1945–1985*, Frankfurt a. M.
- Perchinig Bernhard und Steiner Winfried Hg. (1991), *Kaos Stadt, Möglichkeiten und Wirklichkeiten städtischer Kultur*, Picus, Wien.
- Perez Carlota (1983), Structural change and assimilation of new technologies in the economic and social systems, *Futures*, Oct., 357–375.
- Prigge Walter Hg. (1987), *Die Materialität des Städtischen*, Basel/Boston.
- Reissman Leonhard (1964), *The Urban Process, Cities in Industrial Societies*, London.
- Rowe Colin und Koetter Fred (1984), *Collage City*, Birkhäuser, Basel.
- Sandberger Johann-Ulrich (1977), „Gesellschaftsbilder“ als subjektive Indikatoren im soziopolitischen Bereich, in Hoffmann-Nowotny H.-J. Hg., *Politisches Klima und Planung, Soziale Indikatoren V*, Frankfurt a. M./New York, 11–41.
- Siegenthaler Hansjörg (1984), Vertrauen, Erwartungen und Kapitalbildung im Rhythmus von Strukturperioden wirtschaftlicher Entwicklung: Ein Beitrag zur theoriegeleiteten Konjunkturgeschichte, in Bombach G. u. a. Hg., *Perspektiven der Konjunkturforschung*, Tübingen.
- Smith Dennis (1988), *The Chicago School, A Liberal Critique of Capitalism*, Hampshire/London.
- Streich Bernd (1988), *Grundzüge einer städtebaulichen Leitbildtheorie*, Schriftenreihe des Instituts für Städtebau, Bodenordnung und Kulturtechnik der Universität Bonn, 8, Bonn.
- Vatter Adrian (1994), Vollzugskonflikte und Lösungsansätze in der lokalen Raumplanung, *Schweizerische Zeitschrift für Soziologie*, 20 (2), 329–354.

- Waber Beat (1992), *Von der Auto- zur Öko-Stadt? Städtebauliche Leitbilder und ihr Wandel in der Schweiz der Nachkriegszeit*, Lizentiatsarbeit, Zürich.
- Waber Beat (1993), Die Bildanalyse in den Sozialwissenschaften, Das Beispiel der typisierenden Strukturanalyse topographischer Karten, *Soziographie*, 6, 77–96.
- Waber Beat und Eisner Manuel (1994), Städtebauliche Leitbilder, *Bulletin*, Magazin der ETH Zürich, 252, 38–40.
- Wehrli-Schindler Brigit (1995), *Lebenswelt Stadt*, vdf, Zürich.
- Willhelm Sidney M. (1964), The Concept of the „Ecological Complex“: A Critique, *The American Journal of Economics and Sociology*, 23, 241–248.
- Wolf Rainer (1986), *Der Stand der Technik*, Opladen.

Adresse des Verfassers:

Beat Waber, Schmiedgasse 22, CH-9000 St. Gallen