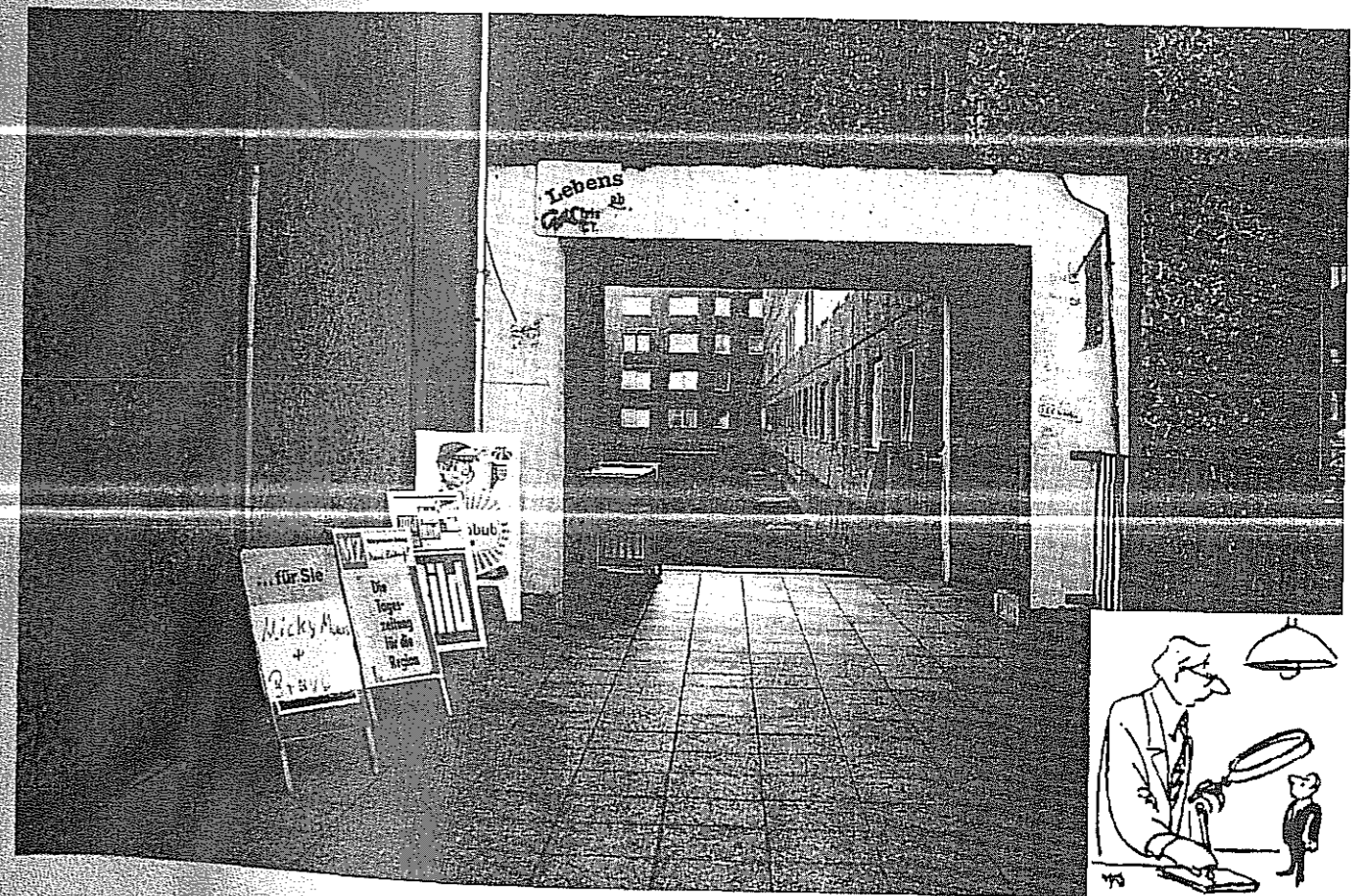


# Nachrichtenblatt zur Stadt- und Regionalsoziologie

12. Jg. Nr. 1  
August 1997



Herausgegeben im Auftrag der Sektion Stadt- und Regionalsoziologie der Deutschen Gesellschaft  
für Soziologie von Wendelin Strubelt, Bonn

## Vorweg

Seit einiger Zeit hat sich die Praxis eingespielt, daß die beiden Hefte des Nachrichtenblattes jeweils die Sektionstagungen im Frühjahr und im Herbst dokumentieren. Insofern können sie immer erst in einem gewissen Abstand nach dem letzten Treffen erscheinen. Da nicht immer alle Beiträge sofort vorliegen, ist ihr Erscheinen nicht mehr so genau vorauszusehen. Dies gilt auch für dieses umfangreiche Heft, das das letzte Treffen der Sektion in Bremen dokumentiert. So sehr ich es begrüße, daß die substantiellen Beiträge der Sektionstreffen im „Blättchen“ ihren Niederschlag finden, so sehr bedauere ich doch auch, daß andere Beiträge aus den Reihen der Sektion nur sehr selten den Weg zu mir finden. Dies gilt nicht für die vielen Hinweise auf Neuerscheinungen, denn diese werden mir dankenswerter Weise regelmäßig zugesandt. So ein Blättchen wie dieses kann nur die Aktivitäten wiedergeben, die innerhalb einer Sektion gegeben sind. So ist es eben.

Der Redaktionsschluß für das nächste Heft liegt relativ spät, weil das nächste Sektionstreffen in Hannover Mitte November stattfindet. Ich möchte Sie deshalb bitten, mir Ihre Beiträge noch vor Weihnachten, bis zum **22. Dezember**, zukommen zu lassen.

Viele Grüße aus Bonn

Wendelin Strubelt

Bonn, im Juli 1997

Bitte schicken Sie Ihre Beiträge an meine Adresse:

Wendelin Strubelt

c/o Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung

Postfach 20 01 30

53131 Bonn

---

Das Foto auf dem Umschlag ist eine Aufnahme von Jürgen Hohmuth im Rahmen der KSPW-Fotoexpertise. Vgl. Studie von Strubelt, W. (Hrsg.): Jena. Dessau. Weimar. Stadtbilder der Transformation. Opladen: Leske + Budrich 1997

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>I. Berichte und Ankündigungen aus der Sektion</b>	
Programm der Frühjahrstagung 1997	3
<b>Dokumentation der Frühjahrstagung „Suburbanisation“</b>	
- Jürgen Friedrichs: Probleme der Suburbanisierungsforschung	5
- Klaus Ronneberger: Peripherie - die Zukunft des Städtischen?	8
- Helmut Seitz: Quo Vadis Berlin? Eine ökonomische Analyse	14
- Ulf Matthiesen: Zwischen „Speckwürfeln“ und „Nationalpark DDR“	44
- Günter Herfert: Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern - Mobilität und Segregation im Umland ostdeutscher Großstädte	57
- Herbert Schubert: Suburbanisierung und Segregation in Stadtregionen - Thesen und Beispiele	71
<b>Vorträge aus Qualifizierungsarbeiten</b>	
- Susanne Heydenreich: Der Einfluß des Wohnstandortes auf Aktionsraum und Zeitbudget. Ein akteursbezogener Ansatz zur Analyse von Suburbanisierungsprozessen	100
- Wolfgang Serbser: Handeln und Struktur in der soziologischen Situationsanalyse	103
- Klaus Kuhm: Die Automobilisierung: ein eigendynamischer sozialer Prozeß	112
<b>II. Berichte / Informationen</b>	
Pressemitteilungen Informationskreis für Raumplanung e.V.	
- Die Untätigkeit der Städte - Migration und Planung	119
- IfR-Wettbewerb für Studentinnen und Studenten zum Thema „Nachhaltige Stadtentwicklung“	120
Hinweis auf eine Ringvorlesung des John F. Kennedy-Institut für Nordamerikastudien	121
<b>III. Literaturhinweise</b>	
Diverse Literaturhinweise	122
Auszug aus den „Schnellinformationen“ der BfLR über neu erworbene Literatur	135

I. Berichte und Ankündigungen aus der Sektion

Frühjahrstagung  
der Sektion „Stadt- und Regionalsoziologie“

**Suburbanisierung**

in der Universität Bremen  
ZWE „Arbeit und Region“  
Barkhof, Parkallee 39, Raum 1070  
vom 17.04. - 19.04.1997

**18.4.1997**

**Suburbanisierung I**

- |           |  |
|-----------|--|
| 9.00 Uhr  | Eröffnung durch den Sprecher   |
| 9.15 Uhr  | Prof. Dr. Jürgen Friedrichs, Köln: Zum Stand der Suburbanisierungsforschung  |
| 9.45 Uhr  | Klaus Ronneberger, Frankfurt: Die Auflösung Frankfurts in die Region: Zur Suburbanisierung der Metropolenfunktion  |
| 10.15 Uhr | Diskussion   |
| 10.45 Uhr | <i>Kaffeepause</i>   |
| 11.15 Uhr | Prof. Dr. Helmut Seitz, Frankfurt/Oder: Suburbanisierung des Gewerbes: Berlin und Brandenburg<br>Dr. Ulf Matthiesen, Berlin: Kulturelle Suburbanisierung in Verflechtungsräumen - am Beispiel des engeren Verflechtungsraumes von Berlin und Brandenburg |
| 13.15 Uhr | <i>Mittagspause</i>  |
| 14.15 Uhr | Dr. Günter Herfert: Wohnsuburbanisierung in Großstadtregionen der neuen Länder   |
| 15.15 Uhr | <i>Kaffeepause</i>   |

**Vorträge aus Qualifizierungsarbeiten:**

- 15.45 Uhr Susanne Heydenreich, Leipzig: Der Einfluß des Wohnstandortes auf Aktionsraum und Zeitbudget. Ein akteursbezogener Ansatz zur Analyse von Suburbanisierungsfolgen
- 16.45 Uhr Wolfgang Serbser, Berlin: Handeln und Struktur in der soziologischen Situationsanalyse. Zur Verknüpfungproblematik mikro- und makrosoziologischer Perspektiven in der anwendungsorientierten Stadt- und Regionalsoziologie
- 17.45 Uhr Klaus Kuhm, Bremen: Moderne und Asphalt. Die Systembildung des Automobils als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung
- 20.00 Uhr *Möglichkeit zu einem gemeinsamen Abendessen*

19.4.1997

**Suburbanisierung II**

- 9.00 Uhr Prof. Dr. Gerhard Bahrenberg, Bremen: Suburbanisierungsprozesse im Vergleich: Bremen und Hannover
- 10.00 Uhr Dr. Herbert Schubert, Hannover: Segregative Folgen der Suburbanisierung in Stadtregionen - Thesen und Beispiele
- 11.00 Uhr *Kaffeepause*
- 11.30 Uhr Mitgliederversammlung der Sektion
- Tagesordnungsvorschlag:
1. Berichte
    - Kosten, Teilnahmegebühren usw.
    - Wissenschaftsforum Bremen
    - Frauenetzwerk
    - Verlag/Reihe der Sektion
  2. Wahlmodus des Vorstandes
  3. Themen für die weitere Arbeit (Theorie, Globalisierung, Stadtökologie, Geschlechterperspektive in der Stadt- und Regionalforschung)
  4. Tagungsorte, Tagungstermine
  5. Verfahren zur Erstellung der Leseliste
  6. Verschiedenes

**Dokumentation der Frühjahrstagung der Sektion**

**Suburbanisierung**

Jürgen Friedrichs  
Universität zu Köln

**Beitrag zur Tagung der Sektion "Stadt- und Regionalsoziologie" am 18./19. April 1997**

**Probleme der Suburbanisierungsforschung**

Es ist sehr wahrscheinlich, daß die Suburbanisierung in den letzten 20 Jahren kontinuierlich zugenommen hat. Allerdings fehlen uns hierfür mehr empirische Studien. Meines Erachtens hat es ein "Loch" in der Forschung seit Anfang der 80er Jahre gegeben. Eine Ausnahme bilden die empirischen Arbeiten der BfLR. Ein Grund hierfür dürften die Probleme der Abgrenzung und Datenbeschaffung sein. Ein anderer, die Neigung der Stadtsoziologie, zu stark Themenmoden zu folgen, d.h., sich für kurze Zeit intensiv einem Thema zu widmen, es dann aber nicht mehr kontinuierlich zu verfolgen. Deshalb ist es besonders begrüßenswert, daß das Thema der Suburbanisierung von der Sektion wieder aufgegriffen wird.

Ich möchte im folgenden und als Einleitung zu der Tagung sieben Probleme anführen, die m.E. die sozialwissenschaftlichen Forschungen zur Suburbanisierung aufweisen.

**1. Abgrenzung**

Nachdem die alte Abgrenzung suburbaner Räume nach Boustedt nicht mehr möglich ist, sind wir darauf angewiesen, entweder die Abgrenzungen der BfLR zu wählen oder aber die Abgrenzungen, die einzelne statistische Landesämter vornehmen. Der Vorteil der Abgrenzung der BfLR ist die Vergleichbarkeit der Stadtregionen und die Verfügbarkeit gleichartiger Daten. Der Nachteil ist, daß die Regionen nicht genau dem Konzept der Stadtregionen entsprechen. Der Vorteil der Abgrenzungen statistischer Landesämter ist, genauere Analysen für die Entwicklung des suburbanen Raumes vornehmen zu können, der große Nachteil jedoch, die Abgrenzungen zwischen den Städten nicht vergleichen zu können. Die Folge ist, daß wir genauere Analysen nur durch die dritte Variante, nämlich Abgrenzungen durch die jeweiligen Forscher, vornehmen können.

**2. Reihenfolge der Verlagerungen**

Die vorliegende Literatur stimmt weitgehend darin überein, daß die historische Reihenfolge der Verlagerungen von Nutzungen aus der Kernstadt in den suburbanen Raum folgende war: Bevölkerung (Oberschicht) - Industrie - Tertiärer Sektor (inkl. Handel)

Diese Reihenfolge ist deshalb bedeutsam, weil wir bei den Analysen des Suburbanisierungsprozesses in den ostdeutschen Städten eine veränderte Reihenfolge haben, vermutlich:

Tertiärer Sektor - Bevölkerung - Industrie (?)

### 3. Migration

Suburbs wachsen durch die Anlagerung von Nutzungen, durch natürliches Bevölkerungswachstum (Geburtenüberschuß) und durch Zuwanderung. Eine für die Forschung bedeutsame Frage ist, welchen Anteil die Zuwanderung aus der Kernstadt und welchen die Zuwanderung aus Gebieten außerhalb der Stadtregion hat. Ferner müssen wir erklären, warum die jeweiligen Anteile zustandekommen.

### 4. Erklärung der Suburbanisierung

Die Ergebnisse der Forschung zeigen relativ eindeutig, daß die einzelnen Nutzungen aus unterschiedlichen Gründen im suburbanen Raum angesiedelt werden. Bei der Industrie sind es die Bodenpreise, d.h. die Verfügbarkeit großer Flächen für eingeschossige Produktions- und Lagerstätten. Die Expansion auf den bestehenden Flächen in der Kernstadt ist nicht möglich, deshalb sucht man einen neuen Standort am Rande der Kernstadt, um auf das Arbeitskräftepotential der Kernstadt zurückgreifen zu können.

Für den tertiären Sektor gilt die gleiche Erklärung, sofern wir von Handel und Lagerung sprechen. Für einen anderen Teil dieses Sektors, nämlich Fachmärkte und Einkaufszentren, gilt das Flächenargument, zusätzlich die Verfügbarkeit von Parkplätzen.

Die Suburbanisierung der Bevölkerung ist vor allem auf einen Grund zurückzuführen: Das mangelnde Wohnraumangebot in der Kernstadt. Diese Erklärung läßt sich differenzieren. Je stärker die Mieten in der Kernstadt steigen, desto eher fällt die Nutzenkalkulation eines Haushaltes zugunsten des Erwerbs von Eigentum aus. Flächen hierfür sind jedoch in der Kernstadt nur zu sehr hohen Preisen verfügbar. Ein zweiter Nutzen wird dann in die Kalkulation einbezogen, nämlich Grün und bessere Luft. Es handelt sich also nicht um eine "Stadtflucht", wie eine einschlägige Publikation suggeriert, sondern eine Nutzen-Kosten-Kalkulation der Haushalte, die in immer stärkerem Maße aufgrund des Wohnungsmarktes in der Kernstadt zugunsten suburbanen Wohnens ausfällt. Zwei zusätzliche Erklärungen mit vermutlich geringerem Gewicht sind der hohe Motorisierungsgrad und die Kilometerpauschale.

Was die einschlägigen Studien im übrigen auch erbrachten, ist eine begrenzte Nutzenkalkulation der Haushalte. Sie unterschätzen die Folgen des Umzuges insofern, als ihnen die Kosten des suburbanen Wohnens erst nach dem Umzug völlig bekannt sind: Die Anschaffung eines zweiten Pkw, der Verzicht auf eine Erwerbstätigkeit der Frau und häufig die zeitliche Belastung der Frau dadurch, daß sie die Kinder zu deren Aktivitäten fahren muß.

### 5. Lebensstile

In einigen älteren Diskussionen ist die Frage gestellt worden, ob die Bewohner von Suburbs in ihren Lebensstilen homogener sind als die Bewohner von Wohnvierteln in der Kernstadt. Diese Frage ist m.W. in keiner Studie methodisch befriedigend untersucht und beantwortet worden. Dennoch lassen sich drei Hypothesen nennen, die eine Ähnlichkeit der Lebensstile erkennen lassen könnten: 1. Die zuwandernden Haushalte weisen ähnliche demographische Merkmale auf (verheiratet, Kinder, gutes Einkommen); diese ähnliche Stellung im

Lebenszyklus korreliert auch mit ähnlichen Werten, Normen und Verhaltensweisen. 2. Die Zuwanderung ist selektiv und ungeachtet der demographischen Merkmale sind es Haushalte mit ähnlichen Werten, sie bevorzugen z.B. naturnahes Wohnen, Abschiedenheit. 3. Die Zuwanderung ist nicht selektiv, aber durch den Druck der Nachbarschaft (informelle Normen und soziale Kontrolle) passen sich die Haushalte an einen gemeinsamen Lebensstil an. (Es ist kaum verwunderlich, daß diese Hypothese sich häufiger in der nordamerikanischen Literatur finden).

### 6. Typen von Suburbs

Mehrere Autoren sind der Frage nachgegangen, ob sich Suburbs klassifizieren lassen, um dann auf der Basis dieser Klassifikation ihren Wandel zu untersuchen. Die bekannteste Einteilung ist eine Dichotomie von Wohn-Suburbs und Arbeits-Suburbs. Das klassifizierende Merkmal ist hierbei der Anteil der Erwerbstätigen, die zu ihrer Arbeitsstätte auspendeln müssen. Es erschien mir sinnvoll, diese Klassifikation aufzunehmen und die Entwicklungen in west- und vor allem ostdeutschen Städten gegenüberzustellen.

### 7. Verkehr

Der stetig gestiegene Mobilisierungsgrad hat zweifellos die Suburbanisierung aller Nutzungen begünstigt. Er hat zweitens dazu beigetragen, den suburbanen Raum immer weiter in das Umland auszudehnen. Damit sind die verkehrlichen Beziehungen zwischen Suburbs und Kernstadt in enormem Maße gewachsen, ebenso die Belastungen der Umwelt, ebenso die Zersiedelung des Umlandes und ebenso schließlich der Ausbau der Verkehrswege. Eine weitere Folge war, daß die Verkehrsverflechtungen nicht alleine zwischen Suburbs und Kernstadt bestehen, sondern zwischen den Suburbs, was den Bau von Ringstraßen und tangentialen Verbindungen erforderte. Ein fast unlösbares Problem ergibt sich damit: Ist diese Entwicklung überhaupt zu bremsen, geschweige denn rückgängig zu machen.

### Peripherie - die Zukunft des städtischen? (Klaus Ronneberger)

In vielen Teilen der Welt haben die Städte begonnen, anders zu wachsen, als dies bislang der Fall war. Die Agglomerationsräume ordnen sich nicht mehr ausschließlich nach den industriellen Mustern von urbaner Verdichtung und regionaler Diffusion. Insbesondere scheinen die traditionellen Zentren einen Bedeutungsverlust zu erfahren. "Nie zuvor", so der amerikanische Urbanist Ed Soja, "war es so gegenstandslos und irreführend (...), den Blick allein auf die politisch definierte "Zentral-Stadt" zu beschränken." (Soja 1995: 165) Die Bedeutung von "Innen" und "Außen" verändert sich: Die Metropole wird gleichzeitig nach innen und nach außen gestülpt, die Zentralität virtuell allgegenwärtig. Es entsteht eine räumliche Konfiguration, die Soja mit dem Begriff "Exopolis" zu fassen versucht. Vor allem an der US-amerikanischen Ost- und Westküste sind aus Gewerbestädten, Bürokomplexen, Wohnsiedlungen und Malls amorphe Agglomerationsgebilde entstanden. Solche *outer cities* übernehmen viele Funktionen der Kernstädte und können ökonomisch durchaus mit "downtown" konkurrieren. Auch europäische Urbanisten sehen sich mit einer zunehmenden Auflösung geschlossener städtischer "Einheiten" konfrontiert und beschäftigen sich mit Exurbanisierungs- und Dezentralisierungsprozessen. Das Verhältnis von Zentrum und Peripherie muß heute offensichtlich neu gedacht und theoretisiert werden.

#### Die europäische Stadt - ein überholtes Modell?

Der Versuch, diese tiefgreifende Veränderung der Stadtlandschaften zu beschreiben, erzeugt eine neue Sprache, die ihren Gegenstand noch nicht "im Griff" hat. Die beständige "kreative Zerstörung" (David Harvey) bestehender städtischer Strukturen scheint die Begriffsbildung zu erschweren. Die verschiedenen Termini, die die neuen städtischen Verhältnisse bezeichnen sollen, wie *exopole*, *edge city*, *urban sprawl* oder *outer cities* stellen gewissermaßen Experimente auf der Suche nach solchen neuen Begriffen dar. Auf jeden Fall scheint festzustehen: "Die neu Stadt ist weder städtisch noch ländlich noch vorstädtisch - sie besitzt alle diese Elemente gleichzeitig und entzieht sich damit der konventionellen Terminologie der Stadtplaner wie der Historiker." (Fishman 1991: 75)

Für viele Urbanisten und Architekten stellt die europäische Stadt ein überholtes Modell dar: Die fraktale, zentrumslose Peripherie hingegen stelle die zukünftige städtische Siedlungsform dar, die den mobilen und autonomen Individuen einen optimalen Entfaltungsraum gewähre. "Die Suburbs", so der englische Architekturtheoretiker Price, "sind eher in der Lage, auf neue menschliche Wünsche zu reagieren und sich diese anzupassen. Die Innenstädte werden zweifellos als Disneylands enden, wenn sie es nicht bereits sind." (Price 1991: 51)

Diese Aufwertung der Peripherie unterscheidet sich deutlich von früheren urbanistischen Wahrnehmungsweisen. Noch in den

siebziger Jahren hatten viele die schläfrige Monotonie des suburbanen Raums beklagt und die Vitalität der traditionellen Städte gepriesen. In den neunziger Jahren hingegen gilt "Post-Suburbia" als der Inbegriff ökonomischer Prosperität und sozialer Dynamik (vgl. Kling, Olin, Poster 1995). So feiert etwa der amerikanische Journalist Joel Garreau die Bewohnerinnen und Bewohner von "Edge City" - so der Titel seines Buchs - als neue Pioniere der amerikanischen Zivilisation (Garreau 1991).

#### Auflösung der Zentren - ubiquitäre Peripherie?

Die anhaltende Randwanderung der Ökonomie gilt manchen *Sprawl*-Urbanisten als Anzeichen dafür, daß das Begriffspaar Zentrum und Peripherie seine Bedeutung weitgehend eingebüßt habe und die von Saskia Sassen beschriebenen *global cities* ein Auslaufmodell darstellten. Im Zeitalter des Massenverkehrs und der modernen Kommunikationsmittel spielten räumliche Standorte und Zentrenbildungen keine entscheidende Rolle mehr (vgl. Fishman 1994).

Diese These ist keineswegs neu. Bereits Anfang der achtziger Jahre hatte der Technikphilosoph Paul Virilio den bevorstehenden Zerfall der historischen Stadt und des traditionellen Städtewesens prognostiziert. Mit der zunehmenden Verbreitung der Telekommunikationstechnologien werde der traditionelle Vorrang des Zentrums endgültig aufgelöst und durch ein elektronisches Raster ersetzt, das eine grenzenlose Peripherie erzeuge. Auch in der aktuellen Globalisierungsdebatte dominiert die Ansicht, daß Raum und Territorium nur noch eine zu vernachlässigende Größe darstellen. Aus den flexiblen Standortstrategien der transnationalen Konzerne wird auf eine hypermobile, nomadische Existenz des Kapitals geschlossen - also "footless capitalism".

Solche Behauptungen stellen allerdings nur die Hälfte der Wahrheit dar. Die Faszination für die neuen Medien führt zu einer Überbetonung der Informationsökonomie, bei der die Raumgebundenheit ökonomischer Prozesse und die strategische Rolle der Metropolen unterschätzt wird. Die Gegenthese wäre, daß die unternehmerischen Dezentralisierungsstrategien auch Zentralisierungseffekte erzeugen. Die Kommunikations- und Informationstechnologien, ermöglichen sowohl die räumliche Streuung, als auch die Integration wirtschaftlicher Aktivitäten. Die Steuerung des globalen ökonomischen Netzwerkes wird seit den achtziger Jahren von sogenannten World oder Global Cities aus organisiert und kontrolliert (Sassen 1995).

Die Globalisierung der Ökonomie trägt nicht nur zu einer Diffusion wirtschaftlicher Aktivitäten bei, sondern bewirkt zugleich eine verstärkte Zentralisierung von Kontrollfunktionen, die sich vor allem in den Metropolen verdichten. Die verstärkte Ballung von Unternehmensdienstleistungen in den Metropolen läßt sich vor allem auf deren spezifische Produktionsbedingungen zurückführen. Im Gegensatz zu haushaltsorientierten Dienstleistungen ist dieser Wirtschaftssektor zwar nicht auf den direkten Kontakt mit potentiellen Abnehmern angewiesen,

gleichwohl erscheint die räumliche Nähe zu solchen Unternehmen notwendig, deren Innovation oder Kooperation für die Herstellung einer spezifischen Dienstleistung - beispielsweise die Entwicklung eines neuen Finanzinstruments - als wichtig erachtet wird. Bei hochkomplexen Produkten erweist sich die direkte Kommunikation mit den jeweiligen Experten immer noch als die effektivste Methode. Die urbanen Zentren stellen somit weiterhin eine unerläßliche Voraussetzung für die speziellen Arbeitsbedingungen der fortgeschrittenen Dienstleistungsökonomie dar. Die räumliche Konzentration löst gewisse Probleme des Managements, unter anderem Probleme der sozialen Interaktion (Informationen sammeln, Vereinbarungen treffen, Vertrauensverhältnisse ausbauen) wie auch Probleme der Innovation (Vermarktung neuer Produkte, Entwicklung neuer Finanzinstrumente, Zugang zu den verschiedenen Netzwerken) (Friedmann 1995).

Der finanzindustrielle Produktionskomplex unterscheidet sich deutlich von herkömmlichen Zentren, in denen sich vor allem die Unternehmensspitzen großer Industrieunternehmen mit den dazugehörigen Banken- und Versicherungsstrukturen konzentrieren. Nicht zuletzt dank der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien sind viele traditionelle Konzernzentralen in die Peripherie abgewandert. Allerdings sind auch sie auf spezialisierte Dienstleistungen angewiesen, die für internationale Aktivitäten benötigt werden. Während Firmen, die Routinetätigkeiten erledigen oder auf regionalen beziehungsweise nationalen Märkten agieren, sich bevorzugt außerhalb der metropoliten Zentren niederlassen, müssen Unternehmen mit ausgeprägter Weltmarktorientierung in den internationalen Standorten präsent sein (Sassen 1996).

Die unterschiedlichen Formen der Integration von Raumeinheiten in die flexible Hierarchie der Global-Ökonomie bewirken ein verändertes Verhältnis von "Zentrum" und "Peripherie" - sowohl auf globaler wie auf lokaler Ebene. Durch diese Prozesse werden die traditionellen städtischen "Einheiten" aufgelöst und in übergreifende Strukturen integriert. Während die verschiedenen Knotenpunkte der Dienstleistungsökonomie - miteinander verbunden durch Datenautobahnen - einen neuen Typus von Zentralraum bilden, werden andere Orte, die aus dem elektronischen Raster der Cyperoutes herausfallen, peripherisiert (Sassen 1996). Einerseits relativieren die neuen Technologien die Bedeutung der räumlichen Distanz, indem sie eine Ubiquität von Informationen und Zugänglichkeit erzeugen. Andererseits werden durch die zunehmende Bedeutung von Vernetzungsstrukturen solche Räume begünstigt, die ein breites Angebot von Informations- und Wissensressourcen aufweisen. Damit kommt es zu einer wachsenden Disparität zwischen Metropolregionen, die an das Verkehrs- und Informationsnetz angeschlossen, und peripheren Regionen, die davon weitgehend abgekoppelt sind.

#### Amerika in Europa?

Auch in Europa haben sich Wachstumskorridore mit dichter Besiedlung herausgebildet. Fraglich bleibt jedoch, inwieweit die Realität des amerikanischen *urban sprawl* in den

europäischen Stadtlandschaften wiederzufinden ist und ob das entsprechende theoretische Erklärungsmodell sich auf diese übertragen läßt.

Nehmen wir exemplarisch das Rhein-Main-Gebiet. Der Raum zwischen den Städten Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Darmstadt und Offenbach wächst gegenwärtig zu einer urbanen Großregion zusammen, die dem Erscheinungsbild eines urban *sprawl* zu entsprechen scheint. Die immer dichter werdende Skyline von Frankfurt verleiht häufig den Blick auf die wirtschaftliche Dynamik in der Region, wo neue strategische Knoten der *headquarter economy* und der High-Tech-Industrie entstehen. Entgegen der Annahme, daß sich die Dienstleistungen hauptsächlich im Zentrum konzentrierten, profitierte vor allem das nähere Umland der Metropole vom Tertiarisierungsprozeß der achtziger Jahre.

Vor allem die Entwicklung am Frankfurter Flughafengelände, auf dem eine Art neuer "downtown" entsteht, stellt die herkömmliche Vorstellung von Zentrum und Peripherie in Frage. (Ronneberger, Keil 1995). So beinhalten etwa Überlegungen zur Entwicklung einer "Airport City" nicht nur die Fortschreibung von Infrastrukturleistungen für den Flugbetrieb, sondern auch städtebauliche Konzepte für den Wohn- und Verkehrsbereich. Im Umfeld von Frankfurt sind neben dem Flughafen noch andere Inseln mit einem ähnlichen Entwicklungspotential auszumachen. Dazu gehören vor allem die Tertiarisierungen in der südlichen Peripherie von Frankfurt, entlang den Autobahnen und in Flughafennähe, und die Verdichtung von Dienstleistungsunternehmen und Firmenzentralen am nördlich gelegenen Taunusrand. Vor allem die Bürostadt Niederrad weist eine hohe Konzentration von nationalen und internationalen Computer-, Daten- und Software-Unternehmen auf. Mit dem Ausbau der *Headquarter Economy* hat sich dieser peripher gelegene Standort zu einem verlängerten Schreibtisch der Innenstadt - inklusive Flughafenschlüssel - entwickelt.

Der Verdrängungsdruck vieler Unternehmen aus der Kernstadt, die zunehmenden Flächenansprüche der Just-in-Time-Ökonomie und der anhaltende Spekulationsboom bei gewerblichen Immobilien verändert das Gesicht der gesamten Region. In wachsender Zahl verdichten sich Gewerbegebiete entlang der Hauptverkehrswege und um Subzentren. In bestimmten Teilen des Umlandes kann dabei der Anteil des Gewerbegebietes an der gesamten Siedlungsfläche der betroffenen Kommune auf über 50 Prozent ansteigen (Ronneberger 1995). Das Umland von Frankfurt wird somit nicht nur durch suburbane Siedlungsmuster geformt. Kennzeichnend für viele Randgemeinden sind ebenso auch ambitionierte Gewerbeprojekte und erfolgreiche Ansiedlungen von Unternehmenszentralen.

Auf der Folie einer veränderten internationalen Arbeitsteilung haben sich neue räumlichen Nutzungsformen und Standortanforderungen herausgebildet. So bringt etwa die Aufteilung der Unternehmensfunktionen "Zentrale Steuerung" und "Routineleistung" sowie die Veränderung der Lager- und Transportlogistik spezifische Flächenansprüche hervor. Dies trifft in erster Linie den steigenden Bedarf an Erweiterungsflächen für Dienstleistungen. Dazu zählen neben Büros vor allem Flächen für EDV-Anlagen, Service und Schulung. Die abnehmende

Fertigungstiefe und Lagerkapazität der Unternehmen verstärkt den Bedarf an Lagerflächen bei Zulieferunternehmen, Vertriebseinheiten und Speditionen. Auf diese Weise haben sich um Frankfurt ein regionaler Ring von Bürostandorten, Distributionszentren und Gewerbe- und Softwaregürtel gebildet (vgl. Brake 1991). Andererseits konzentrieren sich in der Kernstadt fast ausschließlich all diejenigen EDV- und Software-Unternehmen, die Beratungsdienste für überregionale und internationale Nutzer anbieten (Brake 1991, S. 38). Das entstehende Patchwork der Rhein-Main-Region fügt sich durchaus in Urbanisierungsmuster ein, wie sie der nordamerikanischen Stadtforschung bekannt sind. Allerdings ist es fraglich, inwieweit sich die Entwicklungen in den USA übertragen lassen, und ob die damit verbundene Begrifflichkeit zur Analyse der Urbanisierungsprozesse in Westeuropa herangezogen werden kann.

So vermutet Sassen, daß sich ein Unterschied im (räumlichen) Muster der Welt-Stadt-Formation in Teilen der USA und in Westeuropa andeute: Während sich beispielsweise die *Global-City-Funktionen* in New York oder Chicago auf die ausgedehnten zentralen Geschäftsbezirke der Innenstadt konzentrieren, zeigt sich etwa in Frankfurt-Rhein-Main eine Streuung dieser Funktionen über eine weit ausgedehnte Region, die insgesamt selbst als "Zentrum" strukturiert ist. Das "Hinterland" verliert seinen peripheren Status nicht nur im ökonomischen Sinne: Die äußere Begrenzung der urbanen Regionen selbst beginnt sich aufzulösen. Während die meisten US-amerikanischen Metropolen von immensen "offenen Räumen" umgeben sind, stoßen die verschiedenen urbanen Großregionen Westeuropas zunehmend aneinander.

Damit erweist sich die zur Analyse der neuen Urbanisierungsprozesse in den USA eingeführte Terminologie teilweise als problematisch. Begriffe wie *outer city* oder die von Garreau (1991) verwendeten Termini *edge city* wären im Kontext des dicht besiedelten Ballungsgebiets Rhein-Main im doppelten Sinne irreführend: Die neuen Territorien in den suburbanen Peripherien von Frankfurt sind keine "Städte", sondern Arbeitsplatzkonzentrationen, und sie liegen weder am Rand der urbanen Großregion noch an der Grenze zum "offenen Land", sondern inmitten eines bereits urbanisierten und industrialisierten Gebiets. Sie bilden neue nodale Strukturen innerhalb einer polyzentrischen urbanen Großregion (vgl. Ronneberger, Schmid 1995).

Noch gravierender sind allerdings die Unterschiede zwischen den amerikanischen Stadtlandschaften und den europäischen Großregionen, was die Formen der politischen Regulation und die soziokulturellen Normen anbetrifft. Die städtische Peripherie in Europa war seit Mitte dieses Jahrhunderts vornehmlich die Domäne des Staats und gemeinnütziger Wohnungsbaugesellschaften. Im Gegensatz dazu hat die Selbstorganisation der suburbanen amerikanischen Mittelklassen privatisierte und abgesicherte Enklaven geschaffen, die sich durch eine weitgehende Abwesenheit von staatlichen Aktivitäten auszeichnen (Boyer 1995: 151). Die Expansion des suburbanen Raumes und der gleichzeitige Zerfall

der Kernstädte in Amerika läßt sich somit auch auf die Ideologie des sogenannten *privatism* zurückführen, der sowohl die dort vorherrschende Alltagspraxis der sozialen Kollektive strukturiert als auch die öffentliche Planungspolitik bestimmt.

#### Polarisierung zwischen Kernstadt und Umland

Auch wenn die europäischen Städte nicht den ausgeprägten Dualismus amerikanischer Stadtlandschaften kennen, polarisieren sich auch hier die Beziehungen zwischen Kernstadt und Umland zunehmend. Dieser Vorgang soll wiederum exemplarisch am Beispiel der Rhein-Main-Region dargestellt werden.

Seit den achtziger Jahren zeichnet sich in Frankfurt eine Verdrängung bestehender Industrie- und Gewerbebestände durch den anhaltenden Tertiarisierungsprozeß und die Dominanz der global orientierten Finanzindustrie ab. Der lokale Arbeitsmarkt polarisiert sich zusehends sowohl durch den Abbau des produzierenden Gewerbes als auch durch die spezifischen Anforderungen der *headquarter economy*. So gehört Frankfurt zu den Städten in der Bundesrepublik mit dem höchsten Rückgang von gering qualifizierten Arbeitsplätzen. Im statistischen Durchschnitt sind die Beschäftigten mit Wohn- und Arbeitsort Frankfurt beruflich weniger mobil, schlechter qualifiziert, verdienen unterdurchschnittlich und tragen ein höheres Arbeitsmarktrisiko als die Bevölkerung in den Umlandgemeinden. Die Stadt verzeichnet die zweithöchste Arbeitslosenquote in der Region und zugleich neben Offenbach und Wiesbaden den höchsten Anteil an Sozialhilfeempfängern (Bartelheimer 1995). Der Ausbau Frankfurts zur internationalen Finanz- und Dienstleistungsmetropole und der Niedergang des industriellen Sektors verändern vor allem die Lebensbedingungen der Migranten. Einerseits sind gerade diese Bevölkerungsgruppen stärker von der Krise im industriellen Sektor betroffen, andererseits profitieren sie nur unzureichend vom Ausbau der Dienstleistungsökonomie. Insgesamt läßt sich festhalten, daß die Kernstadt nicht nur den wichtigsten Arbeitsmarkt für die Region darstellt, sondern auch eine größere soziale Integrationsleistung als das Umland zu erbringen hat.

Der Ausbau der Global-Stadt-Funktionen erzeugt einen doppelten Peripherisierungsprozeß im Zentrum: Während sich die Mittelklassen und bestimmte ökonomische Aktivitäten in die suburbane Peripherie zurückziehen, bildet die Kernstadt das "umkämpfte Terrain" (Sassen 1996: 165) für jene Menschen, die die *bad jobs* des Dienstleistungsgewerbes erledigen und damit ebenso wie die Finanzindustrie struktureller Bestandteil der Zitatellenökonomie sind. In diesem Sinne stellen "Zentrum" und "Peripherie" keine geographische Begriffe dar, vielmehr handelt es sich um soziale Verhältnisse, die - vermittelt über die Ökonomie des Bodenmarktes und die Dominanz bestimmter gesellschaftlicher Nutzergruppen - territorialisiert werden. Während in bestimmten innerstädtischen Lagen "soziale Brennpunkte" entstehen, entwickeln sich in den peripheren Räumen prosperierende Wohlstandsgebiete. Auf diese Weise hat sich ein regionaler "Speckgürtel" um Frankfurt herausgebildet. Allerdings läßt sich auch im Umland eine verstärkte soziale

Polarisierung feststellen. Nachdem sich in der Main-Metropole bereits in den achtziger Jahren ein hoher Armutssockel unter der deutschen wie der nichtdeutschen Wohnbevölkerung herausbildete, beschleunigt sich nun die sozialräumliche Polarisierung in der Region. So wachsen gegenwärtig Migration und Armutsentwicklung in den Landkreisen schneller an als in den Städten (Barthelheimer 1995). Grundsätzlich lassen sich somit mehrere Dynamiken in dem Rhein-Main-Raum ausmachen: Eine punktuelle Zentralisierung der Region und eine Peripherisierung von Teilen der Innenstädte; eine verstärkte soziale Hierarchisierung innerhalb der Kernstädte und eine Polarisierung zwischen dem Zentrum und der Peripherie; eine wachsende Marginalisierung von Migranten; eine Entwertung der industriellen Arbeitskultur und schließlich eine schnell anwachsende Armutsentwicklung in den Umlandgemeinden.

#### Regionalisierungsdiskurse

Die administrativ zersplitterte Struktur des Wirtschaftsraumes Rhein-Main von vielen ökonomischen und politischen Akteuren als ein entscheidendes Hemmnis im Konkurrenzkampf mit anderen europäischen Wirtschaftsräumen angesehen. Deshalb rückt nun die Metropolisierung der Region in den Vordergrund. Die globale Restrukturierung von Frankfurt-Rhein-Main artikuliert sich vor allem als Diskurs der Regionalisierung. Dieser Diskurs folgt der gegenwärtigen Stadtentwicklung: der Metropolisierung des Umlandes, im umgekehrten Gefälle von Zentrum und Peripherie, also "Speckgürtel" einerseits und Peripherisierungstendenzen des Zentrums andererseits. Nach dem Jahrzehnt von "Urbanität", der Konzentration auf die globale Restrukturierung des Städtischen in Frankfurt selbst, folgen die Diskurse von Stadtentwicklung nun den Problemen der Auflösung der Stadt in die Region.

Eng damit verknüpft sind auch die Bemühungen um eine effizientere strategische Planung auf regionaler Ebene. Im Kontext des verschärften globalen Wettbewerbs zwischen den Regionen besteht somit die Tendenz, die notwendige Verbesserung der lokalen Kooperation an einen technokratischen Zentralismus zu koppeln und kleinräumige Entscheidungsstrukturen auszuhebeln.

Allerdings bestehen viele Umlandgemeinden - angesichts der knapper werdenden Ressourcen - auf dem kommunalen Prinzip der Eigenständigkeit und lehnen eine übergreifende Neuformierung des Rhein-Main-Gebietes ab. Offensichtlich stellt die auf Metropolisierung ausgerichtete Strategie der Vereinheitlichung und die Modernisierung von Verwaltungsstrukturen den Status quo bestehender Machtbalancen in Frage und produziert neue Konfliktfelder. Die enge wirtschaftliche Verflechtung ist zwar allen Akteuren bekannt, aber der Versuch, die lokale Bevölkerung auf eine gemeinsame regionale Identität einzustimmen, widerspricht ganz offensichtlich den bestehenden politischen und sozio-kulturellen Realitäten. Gegen das Argument der Ineffizienz und der Angebotsverdopplungen, wird gerade die Polyzentralität des regionalen Raumes als seine wesentliche Stärke herausgestellt. In der Tat kann man die Regionalisierungskonzepte auch als eine Kampagne gegen die

kommunale Selbständigkeit der Städte verstehen (Hoffmann-Axthelm 1996: 44).

Seit Anfang der neunziger Jahre vervielfältigen sich die Diskurse über die Rhein-Main-Region. Dabei lassen sich prinzipiell zwei Gruppen von Positionen ausmachen: Redeweisen der Metropolisierung, auf die inter-regionale Konkurrenzen ausgerichtet, und Redeweisen des lokalen Populismus, auf die intra-regionale Konkurrenz bezogen.

Der ökonomische Standortdiskurs ist gekoppelt an die kulturelle Formierung regionaler Identität. Diese Position repräsentiert das "wir" in der Region - in Konkurrenz zu anderen Städten in Europa. Dazu bedarf es der Vereinheitlichung der Region. Dem folgen politische Konzepte der Verwaltungsreform im Gestrüpp der Parteienpolitik. Diskutiert werden Modelle der Strukturreform bestehender und die Neugründung von Institutionen der regionalen Planung und Verwaltung. Ziel ist die Verschlankung und Flexibilisierung der Administration, um Planung, Entwicklung und Einbindung der Ressourcen in die ökonomische, von Frankfurt ausgehende Entwicklungsrichtung "Metropolisierung der Region" effektiver zu koordinieren.

Beide Positionen ergänzen sich und beherrschen den Diskurs über die Region. Sie sind bezogen auf ökonomische Globalisierung und kulturelle Vereinheitlichung des Wirtschaftsraumes: Zentralität, Effektivität und Identität lauten die Ansatzpunkte für die Regionalisierung des Stadtentwicklungsprozesses. In der Standortkonkurrenz wird "die Metropole" das räumliche Dispositiv, mit dem die Region von oben konstituiert werden soll (vgl. Prigge, Ronneberger 1995).

Dagegen stehen die Diskurse des regionalen Populismus. Sie sind lokal orientiert, gegen die Zentrale Frankfurt - nach dem Motto "Not in My Backyard". Gegen den Anspruch der regionalen Regulation und die hegemoniale Stellung Frankfurts verteidigen sie das kommunale Prinzip der Eigenständigkeit in der intraregionalen Konkurrenz um die Wohlfahrtseffekte der Globalisierung. Die "Suburbanen" zeigen wenig Verständnis dafür die Kernstadt mitzufinanzieren, obwohl ein Teil der Kosten nicht zuletzt durch die Zentrumsnutzung der Peripherie verursacht wird. Die vorherrschenden Redeweisen lauten "Nein Danke" zum kommunalen Finanzausgleich zugunsten von Frankfurt. Die letzten Jahre habe Frankfurt über seine Verhältnisse gelebt, nun müsse es auch die hausgemachten Finanzprobleme selber lösen; "Nein Danke" zu Drogenkonsumenten, Obdachlosen und Sozialempfängern, die die städtische Administration aus Frankfurt herausdrängen versucht. "Nein Danke" zum sozialen Wohnungsbau, den Frankfurt in den Umlandgemeinden mit Belegungsrechten finanzieren will: das bedeutet Export sozialer "Unterschichten", der die soziale Mischung in den Umlandgemeinden verändert. Obwohl ein Großteil der "Suburbanen" beruflich und materiell von der Wirtschaftskraft der Kernstadt profitiert und selbst entscheidend zur Urbanisierung des "Hinterlandes" beigetragen hat, bilden sich gerade in der Peripherie wachstumskritische Bewegungen heraus, wenn die sozialen und ökologischen Folgekosten der Metropole die lokale Lebensqualität bedrohen.

Solche Protestformen lassen sich zunächst als Ausdruck einer wachsenden Fähigkeit bestimmter sozialer Milieus zur Selbstorganisation verstehen. Heute üben die unterschiedlichsten Gruppen öffentlichen Druck aus, um Einfluß auf die Verteilung von Ressourcen zu erlangen oder ihre spezifischen Lebensweisen zur Geltung zu bringen. Im Gegensatz zu den sozialen Bewegungen der siebziger Jahre steht jedoch gegenwärtig die Absicherung des eigenen sozialen Status quo im Vordergrund. Im Wechselspiel von territorialer Abgrenzung und Erosion des Solidargedankens dominiert ein Partikularismus, der sich durch Ausschließungsprozesse auszeichnet und die Ungleichgewichte zwischen den verschiedenen Räumen verstärkt. Zugleich transformiert sich der Widerstand gegen den bürokratischen Zentralstaat zu einer populistischen Bewegung, die die Ansprüche einzelner sozialer Gruppen durch die Schaffung neuer Ungleichheiten zufrieden stellen will. Die Globalisierung Frankfurts fordert ihren sozialräumlichen Tribut, der nun regionalisiert werden soll. Die populistischen Diskurse der Umlandgemeinden kritisieren dabei die Hegemonie des Zentrums: Im Kampf um Wohlfahrtseffekte der Globalisierung artikuliert sich das wachsende Selbstbewußtsein der reicher werdenden Kommunen im Umland als sozialökonomischer Lokalismus. Es heißt nicht mehr: Die Großstadt saugt die Region aus, sondern die durch zunehmende Betriebsverlagerungen reich gewordenen Umlandgemeinden versuchen, ihren Wohlstand gegen die großstädtischen Probleme abzuschotten. Angesichts der Polarisierungen im Diskurs des Regionalen erscheint ein regionaler Ausgleich sozialökonomischer Probleme wenig wahrscheinlich: Ein territorialer Kompromiß für die widersprüchlichen Verflechtungen von Stadt und Region wird nicht formuliert, regionale Solidarität nicht artikuliert (vgl. Prigge, Ronneberger 1995).

#### Ungleichheit im Raum

Die *sprawl*-Debatte lenkt zwar den Blick auf neue ökonomische und sozialräumliche Dynamiken im suburbanen Raum, die in dem Leitbild von der europäischen Stadt gänzlich fehlen. Allerdings sollte die Auflösung der Stadt in den *urban sprawl* nicht lediglich affirmativ als Eröffnung eines Handlungsraums für mobile und autonome Individuen verstanden werden. Die sozialen und ökologischen Folgen dieser Form der Stadtentwicklung, die zu Segregation und Landschaftszerstörung führt, sind gesellschaftspolitisch nicht akzeptabel (vgl. Mönninger 1996). Das Scheitern des Masterplan-Ideals der Moderne kann keine Begründung dafür abgeben, den städtischen Raum den "freien" Kräften des Marktes zu überlassen (Werner 1995: 9). Zudem handelt es sich bei dem Phänomen "urban sprawl" nicht um einen Vorgang, der sich als "natürlicher" Trend durchsetzt, vielmehr werden räumliche Strukturen sozial hergestellt und über gesellschaftliche Projekte reguliert. In diesem Sinne ist auch das vorherrschende Regionalisierungsmodell kritisch zu hinterfragen. Bei der Formierung urbaner Großregionen wie etwa dem Rhein-Main-Gebiet geht es nicht nur darum, die politisch-administrativen Strukturen an das jeweilige Niveau der ökonomischen Verflechtungen anzupassen und die instabile "strukturierte Kohärenz"

(Harvey 1985) der Region zu festigen, sondern auch um die Durchsetzung bzw. Absicherung bestimmter gesellschaftspolitischer Allianzen. Da die Alltagspraxis sozialer Kollektive mit der staatlichen Raumpolitik oder mit unternehmerischen Standortstrategien nicht unbedingt im Einklang stehen muß, sind im Raum soziale und politische Konflikte vorprogrammiert. In diesen Auseinandersetzungen stehen spezifische Arrangements, die unter Umständen auch die Form von "territorialen Kompromissen" (Schmid 1996) annehmen. Wurde der gesellschaftliche Kompromiß früher vorwiegend über den zentral organisierten Wohlfahrtsstaat vermittelt, so deutet sich gegenwärtig ein Umbruch an. Während sich die Politik lange Zeit an der normativen Vorgabe der Angleichung der Lebensbedingungen im nationalen Rahmen orientierte, zeigt sich nun die Tendenz zu einer Heterogenisierung von Regionen, die miteinander um Kapitalinvestitionen konkurrieren und damit bestehende sozialräumliche Disparitäten vertiefen. Die Profilierung der Gewinnerregionen geht zu Lasten der Verlierer, da der Erfolg einer lokalen Strategie auf dem Scheitern einer anderen beruht. Dies führt zu einem Verdrängungswettbewerb, in dem die Vorstellung von einer Angleichung der Lebenschancen zunehmend aufgegeben wird.

#### Literatur

- Bartelheimer, Peter (1995): Frankfurter Sozialberichterstattung. Muster sozialräumlicher Polarisierung. Zwischenbericht, Frankfurt/Main
- Boyer, Christine (1995): *CyberCities: visual perception in the age of electronic communication*, New York
- Carlson, Lewis/Unger, Frank (1994): Highland Park oder Die Zukunft Der Stadt, Berlin und Weimar
- Davis, Mike (1994): *City of Quartz*. Ausgrabungen der Zukunft in Los Angeles, Berlin und Göttingen
- Elser, Oliver (1996). *Potzdamer Platz ist überall*. In: *Texte zur Kunst*, Nr. 24
- Fishman, Robert (1991): *Die befreite Megalopolis: Amerikas neue Stadt*. In: *ARCH+*, Nr. 109/110
- Fishman, Robert (1994): *Die neue Stadt des 20. Jahrhunderts: Raum, Zeit und Sprawl*. In: Bernd Meurer (Hg.). *Die Zukunft des Raums*, Frankfurt/Main und New York
- Friedmann, John (1995): *Ein Jahrzehnt der World City-Forschung*. In: Hitz et al. (Hg.): *Capitales Fatales*. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich, Zürich
- Garreau, Joel (1991): *Edge City: Life on the New Frontier*, New York
- Harvey, David (1985): *The Urbanization of Capital*, Baltimore
- Holzer, Lutz (1994): *Geisteshaltung und Stadt-Kulturlandschaftsgestaltung: das Beispiel der Vereinigten Staaten*. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, Nr. 138
- Hoffmann-Axthelm, Dieter (1996): *Anleitung zum Stadtumbau*, Frankfurt/Main und New York
- Kling, Rob/Olin, Spencer/Poster, Mark (1995): *Beyond the Edge: The Dynamism of Postsuburban Regions*. In: Rob Kling/Spencer Olin/Mark Poster (Hg.): *Postsuburban California*. The

- Transformation of Orange County since World War II, Berkely/Los Angeles/London
- Krätker, Stefan (1995): *Stadt Raum Ökonomie*, Basel/Boston/Berlin
- Mönninger, Michael (1996): *Der Rand lebt. Die Zukunft der Stadt liegt in der Peripherie*. In: du, Nr. 11
- Price, Cedric (1991): *Das Ungewisse - Die Freude am Unbekannten*. Cedric Price im Gespräch mit Philipp Oswald, in *Arch+* Nr. 109/110
- Prigge, Walter (1996): *Urbanität als Stadtentwicklungsmodell*. In: Martin Wentz (Hg.): *Stadt-Entwicklung*, Frankfurt/New York
- Prigge, Walter/Ronneberger, Klaus (1995): *Globalisierung und Regionalisierung. Zur Auflösung Frankfurts in die Region*. In: Detlef Ipsen (Hg.): *Stadt-Region*, Frankfurt/Main
- Ronneberger, Klaus/Keil, Roger (1993): *Frankfurt: Tendenzen der räumlichen Regulation auf dem Weg in den Postfordismus*. In: Volker Kreibich/Bernhard Krella/Ursula von Petz/Petra Potz (Hg.): *Rom - Madrid - Athen*. Die neue Rolle der städtischen Peripherie, Dortmund
- Ronneberger, Klaus/Keil, Roger (1995): *Ausser Atem - Frankfurt nach der Postmoderne*. In: Hitz et al. (Hg.), a.a.O.
- Ronneberger, Klaus/Schmid, Christian (1995): *Globalisierung und Metropolenpolitik: Überlegungen zum Urbanisierungsprozeß der neunziger Jahre*. In: Hitz et al. (Hg.), a.a.O.
- Ronneberger, Klaus (1994): *Zitadellenökonomie und soziale Transformation der Stadt*. In: Peter Noller/Walter Prigge/Klaus Ronneberger (Hg.): *Stadt-Welt*, Frankfurt/New York
- Sassen, Saskia (1995): *Global City - Hierarchie, Masstab, Zentrum*. In: Hitz et al. (Hg.), a.a.O.
- Sassen, Saskia (1996): *Metropolen des Weltmarktes. Die neue Rolle der Global Cities*, Frankfurt/New York
- Schmid, Christian (1996): *Urbane Region und Territorialverhältnis - Zur Regulation des Urbanisierungsprozesses*. In: Michael Bruch/ Hans-Peter Krebs (Hg.): *Unternehmen Globus*, Münster
- Schneider-Sliwa, Rita (1996): *Kernstadtverfall und Modelle der Erneuerung in den USA*, Berlin
- Soja, Edward (1995): *Anregung für ein wenig Verwirrung: Ein zeitgenössischer Vergleich von Amsterdam und Los Angeles*. In: Hitz et al. (Hg.), a.a.O.
- Werner, Frank (1995): *Die Peripherie - apokalyptisches Fanal oder kreative Herausforderung für Architektur und Städtebau im 21. Jahrhundert?* In: Westfälischer Kunstverein Münster (Hg.): *Die verstädterte Landschaft*, München
- Zukin, Sharon (1991): *Landscape of Power: From Detroit to Disney World*, Berkeley



## Quo Vadis Berlin? Eine ökonomische Analyse

Helmut Seitz<sup>a b</sup>  
Europa-Universität Frankfurt/O.  
November 1996

### Zusammenfassung:

Der Beitrag untersucht die ökonomische und finanzwirtschaftliche Entwicklung Berlins in der Nachwendzeit. Thematisiert wird zunächst die politisch-historisch bedingte Sonderrolle Berlins in der Zeit zwischen der Teilung und der Wiedervereinigung Deutschlands. Aus dieser Sonderrolle sind eine Vielzahl von Problemen erwachsen, denen sich Gesamtberlin in der Gegenwart gegenübersteht. Das zentrale Augenmerk unserer Analyse ist auf den sich anbahnenden kleinräumigen Strukturwandel ausgerichtet, von dem - aus unterschiedlichen Gründen - sowohl West- als auch Ostberlin in der Vergangenheit verschont geblieben ist. Dieser Prozeß führt dazu, daß sich die beiden eng verflochtenen Länder Berlin und Brandenburg nach der gescheiterten Fusion zunehmend als Konkurrenten sehen. Wie wir aber aufzeigen werden, lehren die in Westdeutschland bereits seit zwei Jahrzehnten andauernden Kern-Umland-Wanderungen, daß Kernstädte sich und deren Umland gemeinsam entweder in die positive oder negative Richtung entwickeln. Neben dem kleinräumigen Strukturwandel behandelt der Beitrag auch den sektoralen Strukturwandel in Berlin, wobei deutlich wird, daß dieser eng mit dem regionalen Strukturwandel in der Region Berlin-Brandenburg verflochten ist. Ein weiterer zentraler Abschnitt ist der finanzwirtschaftlichen Situation in Berlin gewidmet. Aufgezeigt werden die Ursachen der gegenwärtigen Haushaltsprobleme in Berlin und die hieraus resultierende sprunghafte Erhöhung der Verschuldung. Unsere Analyse verdeutlicht, daß diese Probleme nicht nur aus der Verschmelzung der beiden höchst unterschiedlichen Stadtteile resultieren, sondern auch das Ergebnis des Versagens der Wirtschafts- und Finanzpolitik Berlins im Hinblick auf die Unterlassung bzw. Verzögerung notwendiger Anpassungen im öffentlichen Bereich sind.

Summary: *Quo vadis Berlin? An Economic Investigation.*

The paper examines the economic developments as well as the public finance related problems of Berlin in the aftermath of the German reunification. We will argue that many of the problems Berlin is currently facing are deeply rooted in the past of the once divided city. The central focus of our investigation is the suburbanization process that emerged after the fall of the iron curtain. In the past, both East as well as West Berlin had been protected from the suburbanization processes that are well known throughout the industrialized world. Especially after the failure of the scheduled merger of Berlin with its neighboring Federal State Brandenburg, both States are about to enter a 'beggar-your-neighbor-policy'. By an examination of suburbanization processes in the former West Germany we show that this policy is counter-productive and thus will be harmful to both States. In addition, we examine the structural changes in the Berlin economy after 1990 and show that these are closely related to regional change in the Berlin-Brandenburg-Area. Finally, we present an analysis of the public finance problems Berlin is currently facing. Our investigation of the budget data shows, that the huge deficits Berlin is currently running are not only due to the merger of West and East Berlin but are also due to the failure of public policy to properly adjust its public expenditure and public revenue raising policy to the fundamental changes in the economic conditions and the changes in the intergovernmental transfer system that had to be introduced after the unification of Germany.

<sup>a</sup> Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Helmut Seitz, Europa-Universität Frankfurt/Oder, Lehrstuhl für Makroökonomie, Postfach 776, 15207 Frankfurt/Oder. Tel: 0335 5534 610, Fax: 0335 5534 612, e-mail: seitz@euv-frankfurt-o.de.

<sup>b</sup> Für die Unterstützung bei der Beschaffung der in diesem Beitrag verarbeiteten Daten gilt mein Dank dem Landesarbeitsamt Berlin-Brandenburg, insbesondere Herrn Dr. Bogai. Dem Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung, ZEW, in Mannheim gilt mein Dank für die Überlassung der hier ausgewerteten Gründungsdaten für Berlin-Brandenburg. Herrn Dirk Engel, Europa-Universität Frankfurt/O., schulde ich Dank für die tatkräftige Forschungsassistentenz.

1. Einleitung und Überblick
2. Ein historischer Rückblick: Die Rolle Berlins zwischen Nachkriegszeit und Wende
3. Der ökonomische Anpassungsbedarf Berlins
  - 3.1 Stadt-Umland Bewegungen: Konsequenzen für Berlin-Brandenburg aus den Erfahrungen in Westdeutschland
  - 3.2 Die Entwicklung im engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburgs
  - 3.3 Die Wirtschaftsstruktur Berlins unter Anpassungszwang
4. Die Finanzlage in Berlin: Ursachen der gegenwärtigen Haushaltsprobleme und unausweichlicher Anpassungsbedarf
5. Zusammenfassung und Schlußfolgerungen

### Anhang:

1. Die Struktur öffentlicher Haushalte
2. Literaturhinweise
3. Verwendete Datenquellen

### 1. Einleitung und Überblick

Es gibt wohl keine andere Region in Deutschland, in der die unterschiedlichen ökonomischen Gegebenheiten in Ost und West mit der Wende härter und massierter aufeinander getroffen sind wie in Berlin. Nachdem mit der Wende und in der unmittelbaren Nachwendzeit die Wiedervereinigung mit großem Optimismus angegangen wurde, ist zwischenzeitlich eine Ernüchterung und teilweise auch Enttäuschung über den schleppenden Transformationsprozeß eingetreten. Die Sanierung der von den Machthabern in Ost-Berlin hinterlassenen ökonomischen und ökologischen Erbmasse erweist sich zunehmend als schwieriger, kostspieliger und zeitraubender als man dies unmittelbar nach der Wende erwartet hatte.

Berlin mußte mit der Wende und der Wiedervereinigung vier Schocks erfahren, die in ihrer Intensität und Vielfalt weit über das hinausgingen, was die anderen ostdeutschen und erst recht westdeutschen Regionen verkraften mußten:

- Ein **politischer Schock**, der in beiden Stadtteilen zu einem Verlust an Bevorzugung führte, der aber teilweise durch die zukünftige Hauptstadtfunktion wieder ausgeglichen wird.
- Ein **finanzwirtschaftlicher Schock**, der daraus resultierte, daß beide Stadtteile nun nicht mehr in den Genuß besonderer Finanzzuweisungen kommen.
- Ein **ökonomischer Schock**, infolge des massiven Aufeinandertreffens alter und neuer Strukturen auf engstem Raum.
- Ein **geographischer Schock**, der beiden Stadtteilen - wenn auch aus unterschiedlichen Gründen - über Nacht ein Umland bescherte, und der nunmehr zu intensiven Kern-Umland-Wanderungen führt, der die Region Berlin-Brandenburg insgesamt tiefgreifend verändert.

Mit unserer Analyse soll versucht werden aufzuzeigen, welche Anpassungen diese Schocks erzwingen und wie Berlin mit diesen Anpassungszwängen bisher umgegangen ist. Hierzu wird zunächst in einem historischen Rückblick die Rolle der beiden Stadtteile Berlins zwischen der Teilung und der Wiedervereinigung Deutschlands einer kurzen Betrachtung unterzogen. Wir werden argumentieren, daß die Privilegien und Sonderfunktionen, die beide Stadtteile vor der Wende innehatten, der Ausgangspunkt vieler der Probleme ist, denen sich Berlin gegenwärtig und auch in der nächsten Zukunft gegenübersteht. In einem weiteren Abschnitt untersuchen wir das Verhältnis Berlins zu dem ihn umgebenden Bundesland

Brandenburg, wobei wir uns insbesondere auf den engeren Verflechtungsraum um Berlin, den sogenannten Speckgürtel, konzentrieren. Hierbei möchten wir unsere Grundthese, daß die ökonomische Entwicklung Berlins nicht losgelöst von der Entwicklung in dessen unmittelbaren Umland, d.h. in Brandenburg, gesehen werden muß, und umgekehrt, die Entwicklung in Brandenburg auch die zukünftige Entwicklung in Berlin entscheidend beeinflusst, mit empirischen Fakten belegen. Ein vierter Abschnitt behandelt die Entwicklung des Haushaltes des Landes Berlin. Es zeigt sich, daß die Haushaltsprobleme Berlins im Wesentlichen darauf zurückzuführen sind, daß man in Berlin Probleme hat, sich der Rückkehr zur Normalität, nach der politisch gewollten und unterstützten Sonderrolle Berlins in der Vorwendezeit, anzupassen. Abschließend sollen unsere zentralen Thesen nochmals zusammengefaßt werden und im Hinblick auf zukünftige Handlungsfelder der Wirtschaftspolitik in Berlin und der Region Berlin-Brandenburg gewürdigt werden.

## 2. Ein historischer Rückblick: Die Rolle Berlins zwischen Nachkriegszeit und Wende

Die vielfältigen Probleme Berlins in der Nachwendezeit lassen sich besser verstehen, wenn man einen kurzen Blick auf die Situation und Entwicklung zwischen der Teilung und der Wiedervereinigung Deutschlands wirft. Die beiden Hauptstädte des geteilten Deutschlands wurden von beiden nationalen Regierungen aus politischen Gründen bestens gehegt und gepflegt. Beiden Städten wurden zahlreiche ökonomische Sondervergünstigungen eingeräumt, die sich z.B. in Steuervergünstigungen in West-Berlin und Versorgungsvergünstigungen in Ost-Berlin, sowie in einem erheblichen Ressourcentransfer aus den nationalen Haushalten, wie den Zuwendungen des Bundes zum Haushalt von West-Berlin oder der Präferenzierung Ost-Berlins bei der Zuteilung von Investitionsmitteln im Bereich des Handels und des Gewerbes sowie der öffentlichen Infrastruktur, zeigten.

In *West-Berlin* hat dies zu einem Gewöhnungseffekt geführt: Die Zuwendungen des Bundes waren fester Bestandteil der Haushaltsplanungen und haben dort zu einer Überdimensionierung der öffentlichen Ausgaben geführt. So wurden im Jahr 1990 von den beiden Stadtstaaten<sup>1</sup> Bremen und Hamburg Pro-Kopf-Ausgaben von ca. 8.900 DM getätigt, während in West-Berlin die Vergleichszahl mit 11.700 DM deutlich höher lag. Zeitgleich haben sich noch zwei weitere fundamentale, West-Berlin favorisierende, Standortfaktoren verändert. Zum einen sind zahlreiche **Steuervergünstigungen**, aber auch günstige kommunale Gebühren und Abgaben für Betriebe **entfallen**, die bundes- und landespolitisch gestützt wurden. So haben sich die extrem günstigen Gewerbesteuerhebesätze von 200% im Jahr 1989 (zum Vergleich: Gewerbesteuerhebesatz in Bremen und Hamburg: ca. 415%)<sup>2</sup> zwischenzeitlich deutlich auf 340% im Jahr 1996 erhöht (zum Vergleich: durchschnittlicher Hebesatz in Bremen und Hamburg: ca. 440%). Für 1997 hat der Berliner Senat bereits eine Erhöhung auf 390% beschlossen. Soweit Betriebe in der Vergangenheit aus Gründen der

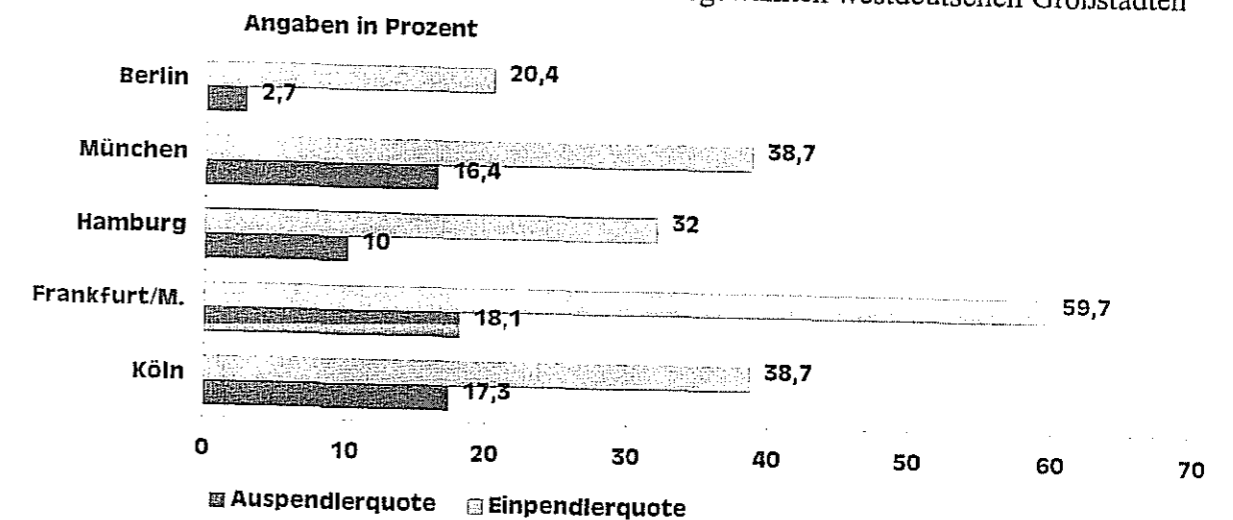
<sup>1</sup> Die Stadtstaaten eignen sich als Vergleichsgruppe insbesondere deshalb, da hier eine Konsolidierung der kommunalen Haushalte und Länderhaushalte stattfindet, während ein Vergleich mit den westdeutschen Flächenländern von der Überlagerung von Zuweisungen und Umlagen zwischen Land und Kommunen verzerrt wird. Wir sind uns natürlich sehr wohl des Umstandes bewußt, daß zwischen den Stadtstaaten immer noch große Unterschiede z.B. im Hinblick auf die Trägerschaft sozialer und kultureller Einrichtungen bestehen. Durch den Vergleich Berlins mit den anderen beiden Stadtstaaten sollen letztere keinesfalls als 'Muster' oder 'Handlungsrichtlinie' vorgeführt werden; es soll lediglich ein Vergleich von vergleichbaren bzw. vergleichbareren Daten herbeigeführt werden.

<sup>2</sup> Unter Berücksichtigung der Abzugsfähigkeit der Gewerbesteuer bei der Körperschaftsteuerschuldenmittlung blieben somit Betrieben in West-Berlin nach Steuer von 100 DM Bruttogewinn netto ca. 3 DM mehr als in Bremen und Hamburg.

vielfältigen Präferenzierung bei der Besteuerung und Subventionierung Berlin als Standort gewählt haben, bzw. zum Standort Berlin 'überredet' wurden, kann der Wegfall der Steuervergünstigungen nun durchaus zu Abwanderungsentscheidungen von Betrieben führen.

Der zweite Standortfaktor, der sich fundamental verändert hat, ist völlig anderer Natur: In der Vergangenheit war West-Berlin eine Stadt ohne ökonomisch nutzbares Umland, was die Entscheidungsfreiheit von Betrieben und Haushalten im Hinblick auf die Standortwahl erheblich einschränkte. Arbeitnehmern und Betrieben in Berlin standen keine alternativen Standorte im Umland Berlins zur Verfügung, so daß eine Abwanderung aus Berlin mit dem weitgehenden Verlust der Bindung zu Berlin und etwaiger Fühlungsvorteile verbunden war. West-Berlin hatte somit weitgehend eine Insellage, die sich auch durch moderne Kommunikationstechnologien nicht gänzlich überwinden ließ. Das Ausmaß des 'Insellebens' West-Berlins zeigt die **Abbildung 1** anhand der Pendlerbewegungen in West-Berlin sowie in ausgewählten westdeutschen Großstädten im Jahr 1993. Knapp 3% der West-Berliner arbeiteten 1993 außerhalb West-Berlins und 20% der Beschäftigten in West-Berlin pendelten aus anderen Regionen nach West-Berlin zum Arbeiten ein. Die Vergleichszahlen für die anderen Großstädte liegen alle deutlich höher. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß die Pendlerströme von und nach West-Berlin erst in der Nachwendezeit, insbesondere mit dem wiedervereinigungsbedingten starken Anstieg der Beschäftigung in den Jahren 1990 bis 1993, eingesetzt haben. Das Inseldasein West-Berlins hat aber nicht nur zu einer 'Abschottung' des Arbeitsmarktes geführt, sondern auch zur Entwicklung einer für Großstädte völlig untypischen Wirtschaftsstruktur, die auf der einen Seite notwendig war um die Insel West-Berlin zu versorgen und auf der anderen Seite auch politisch beeinflusst wurde, z.B. durch die gezielte Ansiedlung von Bundesbehörden, um West-Berlin ökonomisch zu stützen.

Abbildung 1: Pendlerströme in West-Berlin und ausgewählten westdeutschen Großstädten



Quelle: Statistisches Jahrbuch Deutscher Gemeinden 1995, eigene Berechnungen

Mit der Wiedervereinigung Deutschlands hat Berlin fast über Nacht ein **flächenreiches Umland** erhalten, das zumindest in unmittelbarer Nähe zu Berlin verkehrsinfrastrukturell gut erschlossen ist, bzw. in unmittelbarer Zukunft sehr gut erschlossen sein wird. Dieses Umland wirkt nunmehr wie ein Sog auf die Bürger der vereinigten Hauptstadt, die jetzt die Möglichkeit haben, der Enge, dem hohen Preisniveau und den sozialen Belastungen, wie z.B. dem drastischen Anstieg der Kriminalität, der Hauptstadt zu entrinnen, ohne die

Fühlungsvorteile mit dieser zu verlieren oder den Arbeitsplatz wechseln zu müssen. Ähnliches gilt auch für die Betriebe im ehemaligen West-Berlin: Vor den Toren der Stadt wird in Überfülle preiswerte und - zumindest in der unmittelbaren Nachwendzeit - schnell erschließbare Gewerbefläche angeboten. Darüber hinaus ist die Belastung mit Abgaben und Gewerbesteuern im Berliner Umland geringer als in Berlin und wird, wegen der in Berlin aufgrund der Haushaltslage absehbaren weiteren Erhöhung kommunaler Abgaben und Steuern, in Zukunft relativ gesehen zu Berlin noch geringer werden. Die Betriebe verlieren durch eine Ansiedlung oder Umsiedlung in den engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg nicht die Fühlungsvorteile mit der Hauptstadt, zumal sich innerhalb des Verflechtungsraumes zunehmend neue Agglomerationen bilden, die ihrerseits wiederum wie ein Magnet weitere Betriebe aus der Hauptstadt anlocken oder Neuinvestoren in der Region von Berlin fernhalten.

In *Ost-Berlin* waren die Gelegenheiten nicht wesentlich anders, auch wenn die Gründe völlig unterschiedlich von denen in West-Berlin waren. Ost-Berlin genoß in seiner Eigenschaft als Hauptstadt der DDR besondere Vorteile, die von einer Bevorzugung bei der Ausstattung mit Infrastruktur bis hin zur Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs reichte. Ost-Berlin wurde zu DDR-Zeiten - und dies ist sicherlich noch tief im Gedächtnis der Brandenburger verhaftet, was denn auch zum Scheitern der geplanten Fusion beigetragen hat - zu Lasten der anderen ostdeutschen Regionen entwickelt. So befanden sich, um nur ein Beispiel aus dem Versorgungsbereich zu nennen, 159 (ca. 11,4%) der ca. 1.400 Kaufhallen<sup>3</sup> der DDR in Ost-Berlin, obgleich der Bevölkerungsanteil der Stadt bei lediglich 7,7% lag. Für eine Stadt in Westdeutschland ist ein überproportionaler Anteil bei Handelseinrichtungen nichts außergewöhnliches, da die größeren Städte eine Versorgungsfunktion für ihr Umland erfüllen. In der DDR war dies aber Ausdruck einer Präferenz Ost-Berlins bei der zentral gelenkten Warenzuteilung, da die eingeschränkte Mobilität der Bevölkerung - wegen des Mangels an Privat-PKW, sowie dem maroden und antiken Verkehrsinfrastruktursystem - dazu führte, daß man weitgehend auf die lokale Versorgung angewiesen war, und die lokale Versorgung der Bevölkerung von der DDR-Regierung eigentlich auch politisch gewollt war.

Während West-Berlin kein Umland hatte, waren auf der DDR-Seite Stadt-Umland-Wanderungen nicht in das Umland sondern in die Städte gerichtet. Wie die **Tabelle 1** zeigt, gab es noch in der jüngsten DDR-Historie eine ausgeprägte Urbanisierungsbewegung, die sicherlich zum größten Teil das Resultat politischer Lenkungs- bzw. Planungsprozesse war, da diese Urbanisierungsbewegung ohne öffentliche Sanktionierung (wie durch Schaffung und Zuteilung von Wohnraum oder Arbeitsplätzen) nicht möglich gewesen wäre. Zu DDR-Zeiten gab es darüber hinaus - völlig untypisch für industrialisierte Länder - eine starke Präferenz der Bevölkerung zum Leben in den Städten, da dort die Versorgungslage erheblich besser war als in den vernachlässigten ländlichen und teilweise sogar stadtnahen Räumen. Die wenigen Ressourcen die man in der DDR überhaupt in die Entwicklung von Wohn-, Verkehrs- und Freizeitinfrastruktur investiert hat wurden in die Städte gelenkt, allen voran der Hauptstadt Ost-Berlin und - wenn auch mit deutlichem Abstand - der Messestadt Leipzig.

<sup>3</sup> Kaufhallen waren die DDR-Äquivalente zu den Supermärkten westeuropäischer Prägung mit einer Verkaufsfläche von mindestens 800 qm.

**Tabelle 1:** Bevölkerungsentwicklung in ausgewählten Stadtregionen der DDR 1981-1988.

	Bevölkerungsentwicklung in %:	
	31. 12. 1981 - 31. 12. 1988	
	Stadtgebiete	Umlandkreise
Berlin (Ost) einschließlich Potsdam	10,2	-0,2
Dresden	-0,6	-5,8
Erfurt	3,8	-0,8
Chemnitz	-2,1	-2,8
Halle	13,1	-7,5
Magdeburg	1,1	-2,6
Rostock	7,6	6,5
Leipzig	-2,5	-5,8

Quelle: Berechnet aus Angaben des 'Statistischen Jahrbuch der DDR 1989'. Als Umlandkreise wurden die unmittelbar an die Stadtkreise angrenzenden Kreise definiert.

Somit ist die Situation Ost-Berlins historisch nicht fundamental unterschiedlich von der West-Berlins zu sehen: Die Bevölkerung und Betriebe im Ostteil der Stadt wurden im Vergleich zum Rest der Republik ähnlich präferiert wie ihre Nachbarn im Westteil der Stadt. Der Ostteil der Stadt hatte zwar ein Umland, aber dieses war wegen der ökonomischen Inkompetenz des Systems und dessen Führer unterentwickelt. Mit der Wende haben die Zentren in der DDR vielfach einen Großteil ihrer Attraktivität verloren. Darüberhinaus führt die Verbesserung der individuellen Mobilität sowie die Verbesserung des Straßenverkehrssystems in- und außerhalb der städtischen Gebiete in Ostdeutschland nach der Wende zu einer deutlichen Aufwertung der Umlandregionen der größeren Städte und induziert damit Abwanderungsbewegungen. Für die Bevölkerung in Ostdeutschland bestehen nunmehr keinerlei Gründe dafür, andere Wohnpräferenzen als die westdeutsche Bevölkerung zu haben, so daß Suburbanisierungsbewegungen absehbar sind, die darüberhinaus noch durch die Wanderung der Betriebe auf die 'grüne Wiese' verstärkt werden.

Als Fazit bleibt somit festzuhalten, daß Gesamtberlin in den nächsten Jahren mit großen Anpassungsproblemen konfrontiert wird, die aus seiner historischen, politischen und geographischen Sonderrolle resultieren. Der Wegfall der in der Vergangenheit beiden Stadtteilen zugefallenen Sondervergünstigungen produziert den Zwang, die überdurchschnittliche Versorgung mit öffentlichen Gütern auf ein 'Normalmaß' zu reduzieren. Während West-Berlin kein nutzbares Umland hatte, gab es im Ostteil der Stadt keine ökonomischen Mechanismen, die zu den aus den marktwirtschaftlichen Ländern bekannten Stadt-Umland-Wanderungen hätten führen können. Es ist daher zu erwarten, daß massive Kern-Umland-Wanderungen der Bevölkerung und der Betriebe einsetzen werden, um den sich in der Vergangenheit aufgestauten Anpassungsbedarf abzubauen. Die Verlagerung von Regierungsteilen nach Berlin wird diesen Prozeß lediglich überlagern, aber mit Sicherheit nicht umkehren können. Auch der Einsatz massiver finanzieller Mittel, angefangen vom jüngst vom Berliner Senat in Aussicht gestellten Angebot der Bereitstellung preiswerter Eigenheime, bis hin zum Angebot offener oder versteckter Subventionen für Firmen, werden an diesen fundamentalen Bewegungen nichts Wesentliches ändern.

### 3. Der ökonomische Anpassungsbedarf Berlins

Unser Blick in die Historie der Hauptstadt hat einen Anpassungsbedarf in Berlin identifiziert, der sich auf drei Bereiche bezieht: Ein *finanzwirtschaftlicher Anpassungsbedarf*, der aus dem Wegfall der Berlin-Zuwendungen resultiert. Ein *Bedarf* im Hinblick auf die regionale Wirtschaftsstruktur in Gestalt kleinräumiger Kern-Umland-Bewegungen (Suburbanisierungsprozesse<sup>4</sup>), sowie ein *Anpassungsbedarf im Bereich des Arbeitsmarktes* - Stichwort: Pendlerbewegungen - *und der Wirtschaftsstruktur*, der aus der Insellage West-Berlins und der politisch gesteuerten Wirtschaftsstruktur Ost-Berlins aber auch West-Berlins resultiert. Ziel der Analyse dieses Abschnittes soll es sein, die Stadt-Umland-Problematik etwas näher zu beleuchten. Diese halten wir für den zentralen Entwicklungsmotor, der die Region Berlin-Brandenburg insgesamt fundamental berühren wird. Ferner soll eine Analyse der Wirtschaftsstruktur Berlins Aufschluß darüber geben, welche strukturellen Anpassungen in den nächsten Jahren auf Berlin zukommen werden. Die notwendigen finanzwirtschaftlichen Anpassungen werden wegen ihrer Aktualität und Komplexität in einem gesonderten Abschnitt behandelt.

#### 3.1 Stadt-Umland Bewegungen: Konsequenzen für Berlin-Brandenburg aus den Erfahrungen in Westdeutschland

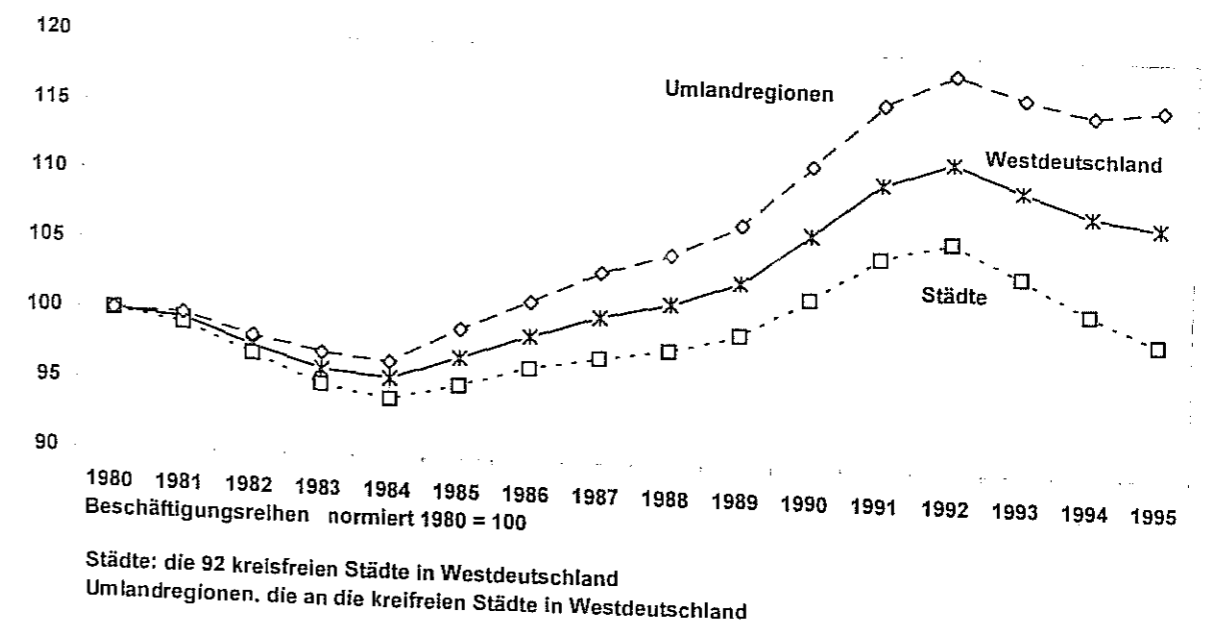
Um eine Vorstellung vom Ausmaß des kleinräumigen Strukturwandels in Westdeutschland zu erhalten, werfen wir zunächst einen Blick auf die **Abbildung 2**. Hier wird die Beschäftigungsentwicklung<sup>5</sup> der Gesamtheit der 92 westdeutschen Kernstädte, worunter wir die kreisfreien Städte<sup>6</sup> verstehen, relativ gesehen zu deren Umlandregionen<sup>7</sup>, definiert als die Kreise, die unmittelbar an die Kernstädte angrenzen, über die Periode 1980 bis 1995 verglichen, wobei die Beschäftigungszeitreihen im Jahr 1980 jeweils auf 1 normiert wurden. Zusätzlich ist die Beschäftigungsentwicklung in Westdeutschland insgesamt ausgewiesen. Wie die Abbildung deutlich macht, mußten die Kernstädte einen erheblichen relativen Beschäftigungsrückgang in den letzten 15 Jahren hinnehmen, wobei die aktuelle Entwicklung darauf hindeutet, daß die Geschwindigkeit des kleinräumigen regionalen Strukturwandels jüngst sogar noch zugenommen hat. So hatten die 92 kreisfreien Städte in Westdeutschland 1980 einen Anteil an der Gesamtbeschäftigung von ca. 48,5% und die Umlandregionen von ca. 30,4%.<sup>8</sup> Bis zum Jahr 1995 ist der Beschäftigungsanteil der Städte auf ca. 44,8% zurückgegangen, während die Umlandregionen ihren Anteil auf ca. 32,8% steigern konnten. Rechnerisch - unter der Annahme konstanter Beschäftigungsanteile von Städten und Umlandregionen - sind den Städten somit gut 750.000 Jobs verloren gegangen, während in den Umlandregionen ca. 500.000 Jobs hinzugewonnen wurden.

Welche 'Probleme' in absehbarer Zukunft auf Berlin zukommen werden bzw. welchen Umfang die natürliche Protektion West-Berlins in der Vergangenheit mangels Umland hatte,

<sup>4</sup> Zur allgemeinen Darstellung von Suburbanisierungsprozessen siehe O'Sullivan (1996).  
<sup>5</sup> Die Beschäftigungszahlen beziehen sich auf die 'Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten'.  
<sup>6</sup> Die kreisfreien Städte haben zwar eine sehr unterschiedliche Größe und reichen von Kleinstädten, wie Pirmasens oder Zweibrücken, bis hin zu den Großstädten, wie München und Frankfurt/Main. Aber trotz des Größenunterschiedes haben diese Städte - unabhängig von deren Größe - eine gewisse Kernversorgungsfunktion für ihr Umland.  
<sup>7</sup> Zum Umlandkonzept und zur Analyse von Suburbanisierungsbewegungen siehe Seitz (1996a).  
<sup>8</sup> Der verbleibenden Beschäftigungsanteile von 21,1% im Jahr 1980 und von 22,4% im Jahr 1995 entfallen auf die westdeutschen Randregionen, worunter wir all jene Regionen verstehen, die weder Umlandregionen noch Kernstädte sind.

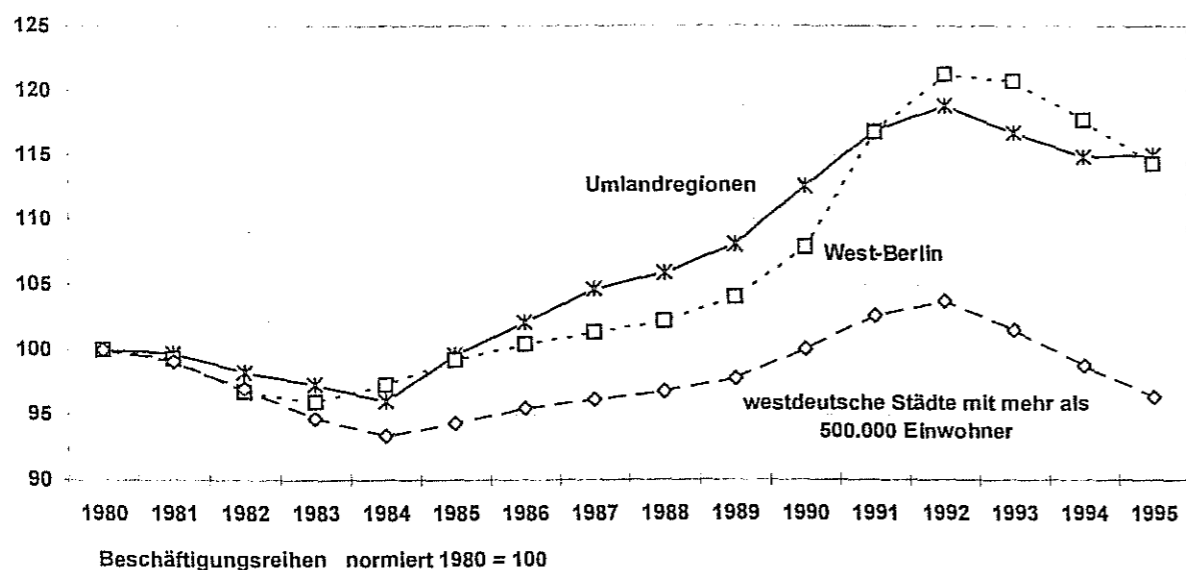
läßt die **Abbildung 3** ahnen. Verglichen wird hier die Beschäftigungsentwicklung von 1980 bis 1995 in West-Berlin mit der Beschäftigungsentwicklung in den 12 westdeutschen Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern und deren Umlandregionen. Betrachten wir zunächst die Entwicklung von 1980 bis zur Wendezeit 1990. West-Berlin hatte eine Beschäftigungsentwicklung, die deutlich über der Entwicklung der großen westdeutschen Städte lag und sehr heranreichte. Mit der Wende erfuhr West-Berlin einen deutlichen Beschäftigungsschub der weitgehend vereinigungsbedingt war: Durch seine Nachbarschaft zu Ost-Berlin, Potsdam und dem nahen Brandenburger Umland konnte West-Berlin eine erhebliche Nachfrage auf sich ziehen, die zu diesem Zeitpunkt dort noch nicht befriedigt werden konnte. Dies gilt insbesondere für den Handel, aber auch die Bauwirtschaft und selbst für das Verarbeitende Gewerbe. Mit der 1992/93 einsetzenden Rezession gingen in West-Berlin bis 1995 ca. 7% der Jobs verloren. In den großen westdeutschen Städten gingen ca. 8% der Jobs verloren, während deren Umlandregionen deutlich geringere Arbeitsplatzverluste hinnehmen mußten und im Jahr 1995 sogar wieder eine Stabilisierung der Beschäftigung erreichten.

**Abbildung 2: Kern-Umland-Wanderungen der Beschäftigung in Westdeutschland.**



Als Fazit bleibt somit festzuhalten, daß Berlin im Zeitraum 1980 bis 1992 eine Beschäftigungsentwicklung erfahren hat, die 'protektionsbedingt' (keine Abwanderung in das stadtnahe Umland) und wiedervereinigungsbedingt erheblich besser war als die anderer großer Städte in Westdeutschland. Nunmehr, nachdem die natürliche Protektion entfallen ist und die in Westdeutschland und insbesondere in West-Berlin wirksamen positiven Nachfrageimpulse im Gefolge der Vereinigung abgeflaut sind, muß sich Berlin auf einen zügigen Wandel in der kleinräumigen Wirtschaftsstruktur, aber auch der sektoralen Wirtschaftsstruktur, einstellen.

Abbildung 3: Beschäftigungsentwicklung in West-Berlin und Kern-Umland-Wanderungen in den westdeutschen Großstädten



Die bisherige Analyse hat gezeigt, daß es in Westdeutschland in den vergangenen Jahren ein erhebliches Beschäftigungswachstumsdifferential zwischen den Kernstädten und deren Umlandregionen gegeben hat. Es stellt sich aber die Frage, welcher Art die Beziehungen zwischen beiden ist, und damit die Frage, ob die Umlandregionen 'auf Kosten' der Kernstädten wachsen. Letztendlich geht es bei diesem Problem um die Kausalitätsfrage, d.h. sind die Umlandregionen stark, weil deren Kernstädte schwach sind, oder sind die Kernstädte schwach, weil die Umlandregionen stark sind? Eine Antwort auf diese Frage ist auch für das Verhältnis von Berlin zu dem ihn umgebenden Brandenburg von erheblicher Relevanz, da sich beide Länder zunehmend in einem Konkurrenz- und nicht in einem Partnerschaftsverhältnis sehen.

Wir wollen versuchen dieser für die Stadt-Umland-Beziehungen entscheidenden Frage mit einer einfachen Analyse auf den Grund zu gehen. Hierzu haben wir in einem ersten Schritt die 91 kreisfreien Städte Westdeutschlands (West-Berlin wurde nicht berücksichtigt, da es in der Vergangenheit kein Umland hatte) nach der Beschäftigungswachstumsrate in der Periode 1980 bis 1995 sortiert. Für die jeweils 11 wachstumsstärksten und wachstumsschwächsten Städte wurde die Entwicklung der Beschäftigung in den zugehörigen Umlandregionen berechnet. In einem zweiten Schritt wurden die Umlandregionen der 91 Kernstädte nach deren Beschäftigungswachstumsrate zwischen 1980 und 1995 sortiert. Für die 11 wachstumsstärksten bzw. -schwächsten Umlandregionen wurde die Beschäftigungsentwicklung in den zugehörigen Kernstädten berechnet. Das Ergebnis dieser Berechnungen ist in den Abbildungen 3a und 3b festgehalten:

- Die Umlandregionen der wachstumsstärksten Städte haben eine überdurchschnittlich gute Beschäftigungsentwicklung genommen, siehe Abbildung 3a.
- Die Umlandregionen der wachstumsschwächsten Städte haben eine deutlich unterdurchschnittliche Beschäftigungsentwicklung erfahren, siehe Abbildung 3a.
- Die Kernstädte der wachstumsstärksten Umlandregionen hatten zwischen 1980 und 1995 eine Beschäftigungsentwicklung die besser war, als der Durchschnitt der Städte; siehe Abbildung 3b und Abbildung 2.

- Die Kernstädte der wachstumsschwächsten Umlandregionen haben eine deutlich unterdurchschnittliche Beschäftigungsentwicklung erfahren, siehe Abbildung 3b.

Abbildung 3a: Beschäftigungsentwicklung in den wachstumsstarken und -schwachen Kernstädten und deren Umland in Westdeutschland

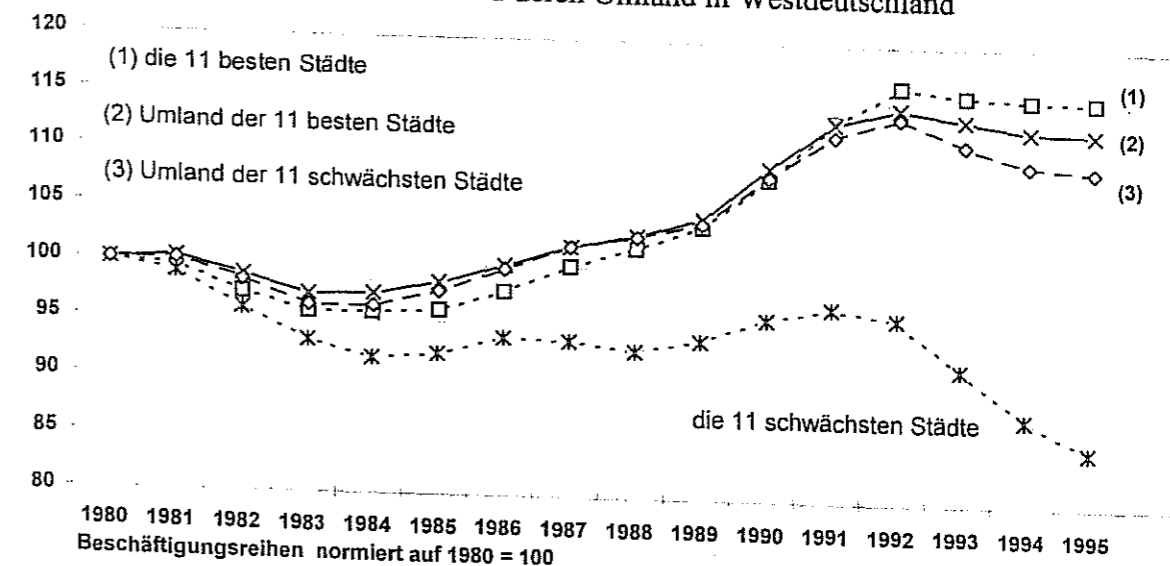
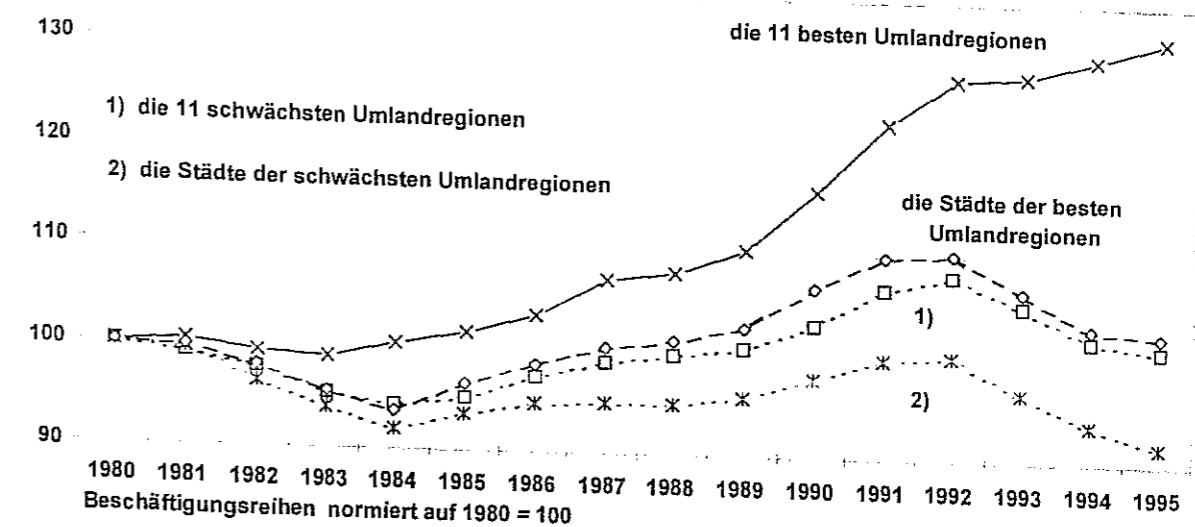


Abbildung 3b: Beschäftigungsentwicklung in den wachstumsstarken und -schwachen Umlandregionen und deren Kernstädte in Westdeutschland



Dieses Analyseergebnis ist eindeutig und läßt nur eine Interpretation zu: Die Beschäftigungsentwicklung in den Kernstädten und deren Umlandregionen ist **komplementär** und nicht substitutiv.<sup>9</sup> D.h., die Stadtregionen, definiert als Zusammenfassung der Kernstädte und deren Umland, wachsen oder schrumpfen gemeinsam. 'Starke' Städte haben 'starke' Umlandregionen und umgekehrt; 'schwache' Städte haben 'schwache' Umlandregionen und umgekehrt! Die in den Abbildungen 3a und 3b vorgetragenen Argumente werden auch durch eine Korrelationsanalyse der sektoralen Beschäftigungswachstumsraten in den Städten und

<sup>9</sup> Zur Problematik der substitutiven bzw. komplementären Beziehung zwischen Städten und deren Umland siehe insbesondere Voith (1992).

deren Umlandregionen bestätigt; die berechneten Korrelationskoeffizienten sind durchgängig signifikant positiv, was ein Hinweis auf eine klare *Parallelentwicklung der Städte und deren Umland* ist, auch wenn sich diese Parallelentwicklung auf einem unterschiedlichen Wachstumsniveau vollzieht.

Die Ursachen der komplementären Entwicklung von Städten und deren Umland liegen auf der Hand: Für Firmen ist die **lokale Marktgröße und -dynamik** ein fundamentaler Standortfaktor. Mit zunehmender Größe und/oder mit zunehmender Wachstumsdynamik des lokalen Gesamtmarktes - definiert als der Markt in der Stadtregion insgesamt - erhöht sich das Absatzpotential und verbessern sich die Bedingungen auf den Beschaffungsmärkten. Weiterhin begünstigen größere und/oder schnell wachsende gut integrierte lokale Marktgebiete das Entstehen und das Ausbreiten von **Spillovers** im Bereich der technischen und organisatorischen Innovationen. Gut integrierte Stadtregionen, in denen Kernstädte und Umlandgemeinden eine gemeinsame Standortentwicklungspolitik betreiben, z.B. durch die Schaffung integrierter Verkehrsverbundsysteme oder der Zusammenarbeit im Standortmarketing, unterstützen die produktivitätssteigernde räumliche und inhaltliche **Arbeits- teilung** der Firmen in der Gesamtregion und erhöhen die Attraktivität der Region zum Vorteil aller Beteiligten. Für die Firmen ist die Marktsituation und Standortgunst der Stadtregion insgesamt von Bedeutung und nicht nur die Situation in ihrem unmittelbaren Umfeld in der Kernstadt oder in einzelnen Umlandgemeinden. Verlagerungen von Betrieben aus den Städten in das stadtnahe Umland sind als ein völlig normaler und notwendiger Prozeß bei der ökonomischen Entwicklung der Region und der Optimierung der räumlichen Arbeitsteilung in der Stadtregion insgesamt zu sehen. Umgekehrt werden die Städte als Standort für Betriebe mit überregionaler Versorgungsfunktion umso attraktiver, je besser sich die ökonomische Basis im stadtnahen Umland entwickelt. Eine Politik der Städte, die sich gegen das Umland richtet und umgekehrt eine gegen die Kernstadt gerichtete Politik des Umlandes, vermag zwar kurzfristige Erfolge bringen, schadet aber langfristig der Standortgunst der Region insgesamt.

Die Erfahrung aus der westdeutschen Wirtschaftshistorie der jüngsten Vergangenheit impliziert für die Region Berlin-Brandenburg eine eindeutige Botschaft an die Politik: *Brandenburg ist wachstumsstark wenn Berlin sich gut entwickelt, und umgekehrt wird die Entwicklung in Berlin begünstigt, wenn sich das Brandenburger Umland gut entwickelt.* Beide Länder müssen daher an einer positiven Entwicklung in dem jeweiligen Nachbarland interessiert sein. Dies impliziert die Forderung nach Kooperation statt Konfrontation, nach gemeinsamer Entwicklungspolitik statt unkoordinierter entwicklungspolitischer Alleingänge. Hier mag die Region Berlin-Brandenburg noch einen großen Lern- und Anpassungsbedarf haben, da sich nach der gescheiterten Fusion ein Lokalpatriotismus auszubreiten droht, während die Firmen im Zuge der zunehmenden Globalisierung in Termini von Kontinenten denken.

Für die Region Berlin-Brandenburg lassen sich aus den Erfahrung in Westdeutschland begründete Erwartungen darüber ableiten, daß sich die Entwicklung hier nicht wesentlich unterschiedlich vollziehen wird. Diese Erwartung begründet sich nicht primär auf ein 'Konvergenzdenken' sondern auf die Feststellung, daß die ökonomischen Faktoren, insbesondere die zentrifugalen Kräfte, in der Region Berlin-Brandenburg die gleichen sind, die in Westdeutschland zu den oben skizzierten Stadt-Umland-Bewegungen geführt haben. Hier ist insbesondere hervorzuheben, daß

- im Berliner Umland ausreichend Fläche für expansionswillige Betriebe aus Berlin bzw. Ansiedlungsflächen für Investoren, die neu in die Region ziehen, zur Verfügung steht;

- die Verkehrsverbindung des Berliner Umlandes - wenn wir einmal vom ICE-Netz absehen - mit anderen Regionen besser ist, als die Verkehrsanbindung Berlins, und
- das Berliner Umland in absehbarer Zukunft für die Berliner Bevölkerung ein attraktives, weil naturnahes und leicht erreichbares Wohnumfeld bietet.

### 3.2 Die Entwicklung im engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburgs

Wir wollen uns nunmehr dem bereits eingeleiteten kleinräumigen Strukturwandel in der Region Berlin-Brandenburg zuwenden. Da die marktwirtschaftliche Historie der Gesamtregion noch relativ jung ist, sollte man sich jedoch vor einer überzogenen Interpretation der bisher erfolgten Entwicklung hüten. Noch sind die regionalen und strukturellen Entwicklungen noch mit großer Instabilität behaftet, so daß man noch nicht von verfestigten Strukturen sprechen kann. Allerdings zeigen die vorzulegenden Fakten auf, daß die Entwicklungstrends eindeutig in die oben diagnostizierte Richtung gehen.

Tabelle 2: Beschäftigungsentwicklung im engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg

	Beschäftigungsänderung Juni 1993 bis Juni 1995:	
	in %	absolute Anzahl
Ost-Berlin	-9,2	-36.900
West-Berlin	-5,3	-46.500
Gesamtberlin	-6,6	-83.400
Speckgürtel von Berlin	+6,1	18.500
periphere Räume Brandenburgs	+1,3	7.600
Brandenburg insgesamt	+3,0	26.100
nachrichtlich: Neue Länder (ohne Ost-Berlin) insgesamt	+1,7	84.100

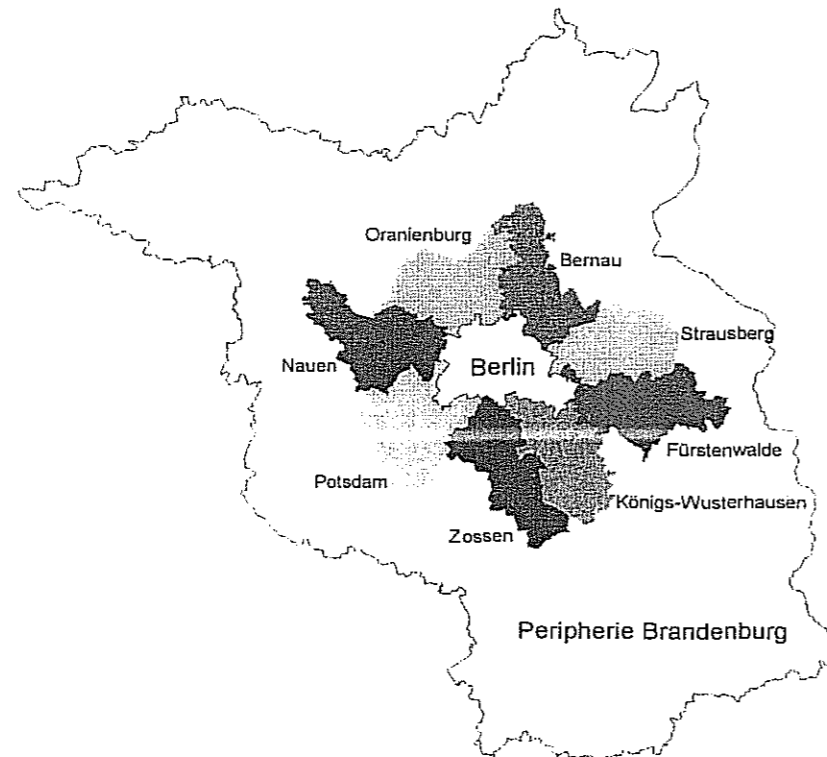
Quelle: Berechnet aus Angaben der Bundesanstalt für Arbeit, des Landesarbeitsamtes Berlin-Brandenburg sowie eigene Berechnungen..

Tabelle 2 zeigt die Beschäftigungsänderungen von Ost-, West- und Gesamt-Berlin, dem sogenannten **Speckgürtel von Berlin** - definiert als die Nebenstellen auf Brandenburger Gebiet des Landesarbeitsamtes Berlin-Brandenburg, die unmittelbar an das Gebiet Gesamtberlins angrenzen -, den **peripheren Räumen Brandenburgs** - definiert als die übrigen Nebenstellen des Landesarbeitsamtes Berlin-Brandenburg (siehe Karte), sowie zum Vergleich die Beschäftigungsänderung in der Gesamtheit der **Neuen Länder** (ohne Ost-Berlin). Gesamtberlin hat im Zeitraum Juni 93 bis Juni 95 ca. 6,6% seiner Jobs verloren, während im gleichen Zeitraum das unmittelbare Berliner Umland 6,1% neue Jobs gewonnen hat. Die peripheren Räume Brandenburgs lagen mit einem Beschäftigungszuwachs von ca. 1,3% in etwa im Trend der Neuen Bundesländer, die einen Zuwachs von ca. 1,7% hatten. Die extrem positive Entwicklung im Speckgürtel ist fast ausschließlich auf den (großflächigen) Handel, die Bauwirtschaft aber teilweise sogar dem Verarbeitenden Gewerbe zurückzuführen.<sup>10</sup> Die insbesondere entlang des Berliner Autobahnring entstandenen großflächigen modernen Handelseinrichtungen versorgen die Bevölkerung in den jeweiligen Einzugsbereichen Berlins und Brandenburgs. Die verkehrsgünstige Lage an Autobahnanschlußstellen, die preiswerten Gewerbeflächen für Kundenparkplätze und Handelsgebäude kann Berlin im

<sup>10</sup> Für eine Detailanalyse siehe Seitz (1996b).

gesamten Stadtgebiet kaum anbieten, zumal die zugehörige Logistik intensiven Güternah- und Güterfernverkehr erforderlich macht, der sich nicht nur innerhalb Berlins wesentlich schwerfälliger durchführen läßt sondern darüber hinaus noch die ballungsbedingte Umweltbelastung in der Metropole erhöhen würde. Ähnliches gilt für die Bauwirtschaft aber auch das Verarbeitende Gewerbe: Moderne Industriebetriebe werden zunehmend flächenintensiver und diese Flächen stehen auf dem Stadtgebiet Berlins entweder überhaupt nicht oder nicht zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung. Eine Subventionierung von Betrieben beim Erwerb von Gewerbeflächen - was der Berliner Senat andenkt - würde zu einer Verzerrung der Bodenpreis- und Bodennutzungsstruktur in Berlin führen, wie wir dies in Ost-Berlin zu DDR-Zeiten hatten, und würde auf lange Sicht dem Strukturwandel in Berlin eher Schaden zufügen.

**Karte: Der Speckgürtel von Berlin und die peripheren Räume Brandenburgs**  
 Einbindung von c:\berlin.gif (externe Verknüpfung)



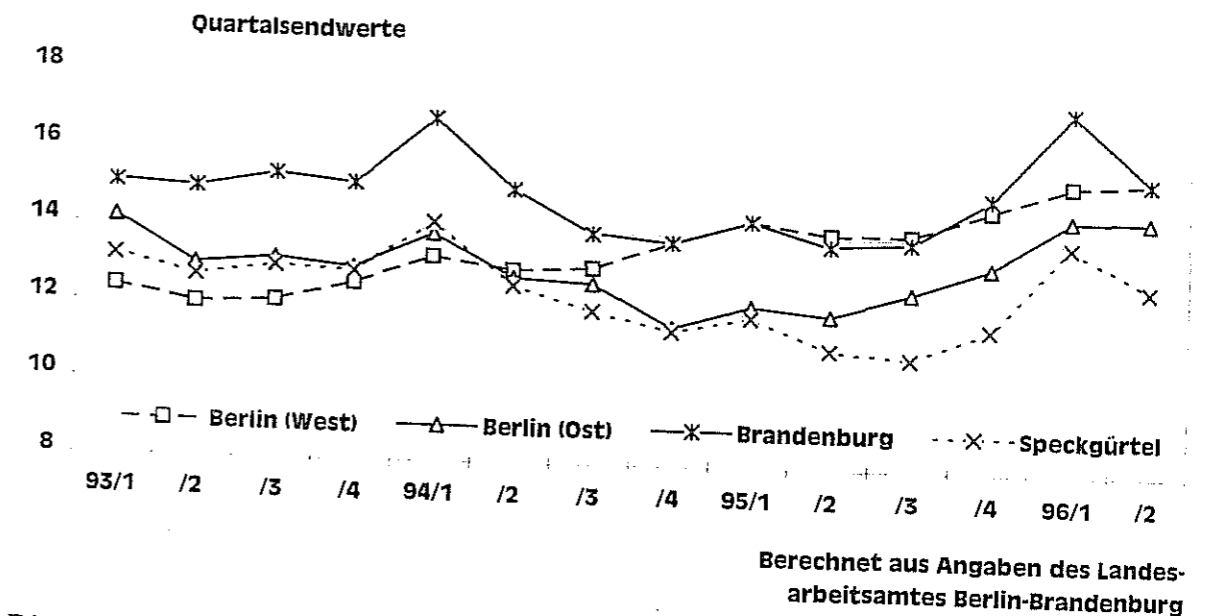
Anmerkung: Die Definition des Speckgürtels basiert auf die Einteilung der Nebenstellen des Landesarbeitsamtes Berlin-Brandenburg.

Die in der Tabelle 2 ausgewiesenen Wachstumsraten dürfen allerdings nicht überinterpretiert werden, da sich hinter den Veränderungsdaten völlig unterschiedliche Dimensionen verbergen. In Gesamtberlin steht hinter dem Rückgang um 6,6% ein absoluter Verlust von ca. 85.000 Jobs, während der Zugewinn von 6,1% im Speckgürtel Berlins ein Zugewinn von lediglich ca. 18.500 Arbeitsplätze ausmacht. Man kann davon ausgehen, daß bis zu 50% der im Berliner-Umland neu geschaffenen Jobs mit einem 'Berlineffekt' behaftet sind, d.h. die Betriebe, die diese Jobs geschaffen haben, haben sich im Berliner Umland angesiedelt um die Fühlungsvorteile zu Berlin zu realisieren, und von der Größe des nahen Berliner Marktes zu profitieren. Die Berlinnähe ermöglicht es den Betrieben ferner nahezu problemlos auf den Arbeitsmarkt in Berlin zurückzugreifen. Viele Betriebe werden Standorte in Berlin bzw. im unmittelbaren Berliner Umland unter marktstrategischen Gesichtspunkten als weitgehende

Substitute betrachten. Da unter Kostengesichtspunkten die Standorte im Umland Berlins denen in Berlin klar überlegen sind, wird das Berliner Umland auch weiterhin überdurchschnittliche Beschäftigungszuwachsraten erzielen.

Nur am Rande sei angemerkt, daß die im berlinnahen Raum stattfindende Kern-Umland-Wanderung auch schon flächendeckend in den anderen ostdeutschen Stadtregionen festzustellen ist. So hat sich in den ostdeutschen Flächenländern die Zahl der Beschäftigten zwischen Juni 1993 und Juni 1995 um ca. 1.7% erhöht. In den Kernstädten Ostdeutschlands, unter denen wir wiederum die kreisfreien Städte verstehen, ist die Beschäftigung im gleichen Zeitraum um ca. 8.1% gesunken, während die Umlandregionen einen Zuwachs von ca. 4.3% verzeichneten.

**Abbildung 4: Arbeitslosenquoten in der Region Berlin-Brandenburg**

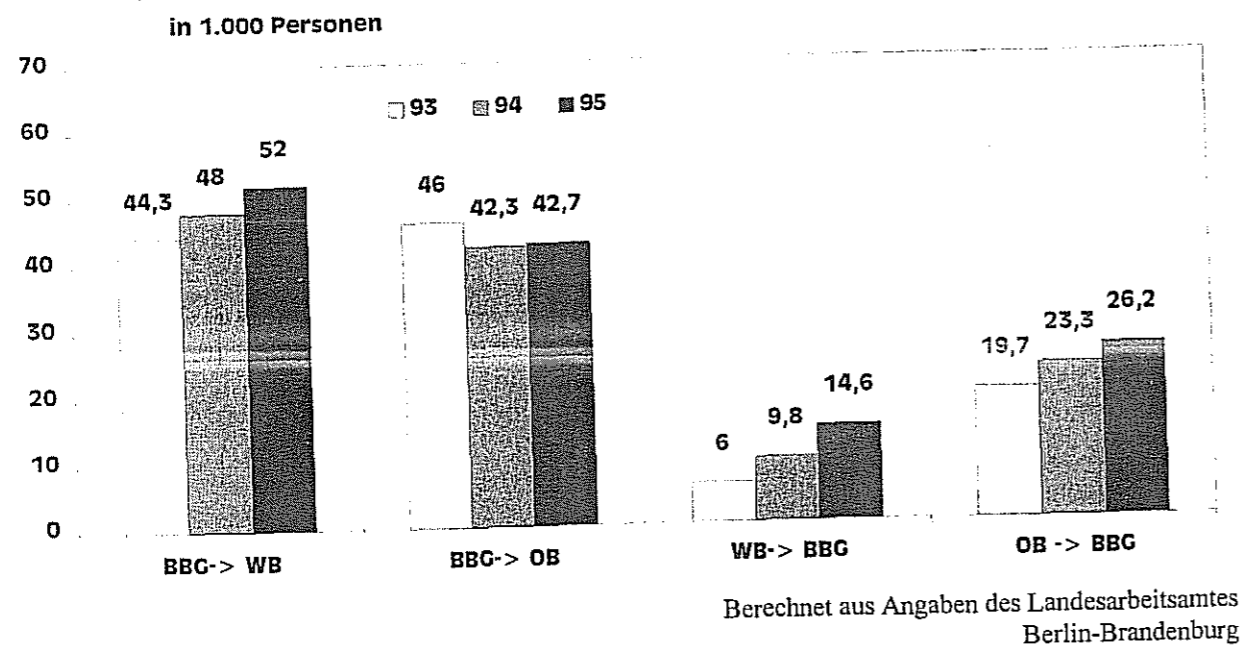


Die sich in der Region abzeichnende Kern-Umland-Differenzierung reflektiert sich auch bereits in der Entwicklung der Arbeitslosigkeit, siehe **Abbildung 4**. Die Arbeitslosenquote im Berliner Umland ist zwischenzeitlich deutlich unter das Niveau von Ost- und West-Berlin gesunken und liegt erheblich unterhalb der durchschnittlichen Arbeitslosenquote in Brandenburg. Dies ist natürlich nicht nur eine Folge der positiven Entwicklung im Speckgürtel, sondern auch eine Folge der zunehmenden Verflechtung und Integration des Arbeitsmarktes in der Region, die wir in der **Abbildung 5** dokumentieren. Bis zum Jahr 1995 haben bereits ca. 52.000 Brandenburger in West-Berlin und weitere ca. 43.000 Brandenburger in Ost-Berlin ihren Arbeitsplatz gefunden, wobei ca. 80% der Berlineinpendler aus dem unmittelbaren Berliner Umland kommen. Dies entspricht immerhin ca. 10% der Beschäftigung in Brandenburg. Umgekehrt arbeiten ca. 15.000 West-Berliner und ca. 26.000 Ost-Berliner in Brandenburg, so daß sich per Saldo ein 'Entlastungseffekt' für den Arbeitsmarkt in Brandenburg von ca. 6% ergibt, während umgekehrt Berlin ca. 0,5% seiner Arbeitsplätze netto an Brandenburg abgibt. Man kann mit Sicherheit davon ausgehen, daß die Pendlerintensität in den nächsten Jahren noch deutlich zunehmen wird und zu einer Verschmelzung des Arbeitsmarktes in der Region führen wird. Um die ökologischen, monetären und nicht-monetären (Zeitaufwand!) Kosten dieser Pendlerbewegung zu minimieren und auch Anreize zum Pendeln zu entfernteren Arbeitsplätzen im Interesse einer Reduktion der Arbeitslosigkeit zu setzen, ist es Aufgabe der Gesamtregion, ein hierfür

geeignetes Verkehrssystem, bestehend aus einem attraktiven Nahverkehrssystem und einem gut ausgebauten Straßennetz, zur Verfügung zu stellen.

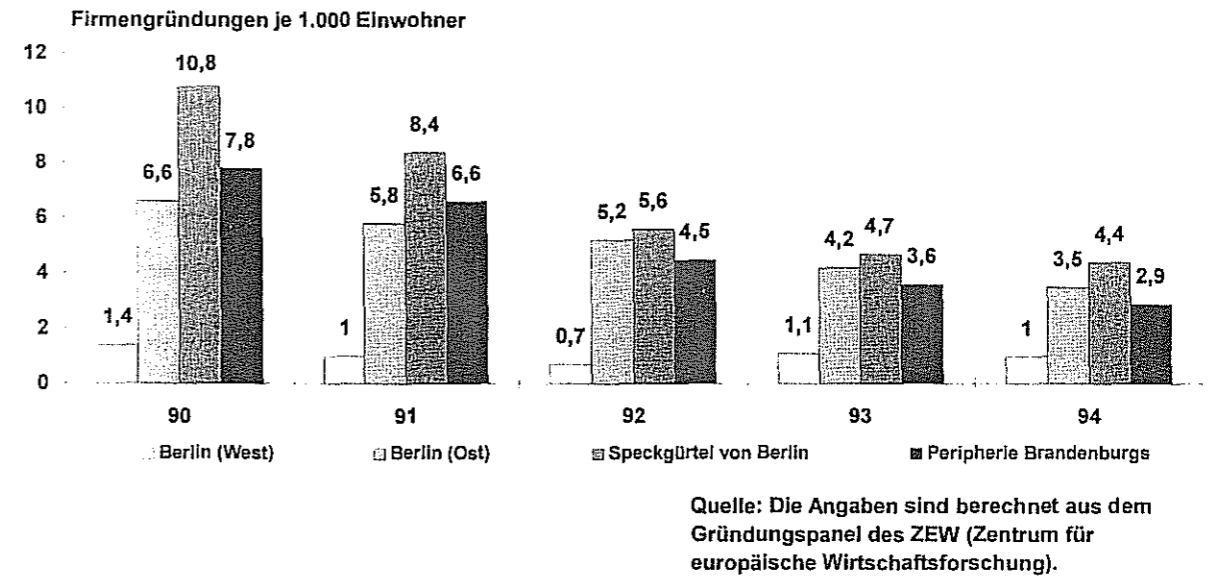
Letztendlich wollen wir noch mit einem Blick auf die Gründungsintensität in der Region Berlin-Brandenburg die sich bereits anbahnenden Stadt-Umland-Wanderungen der Betriebe und damit auch der Beschäftigung untermauern. **Abbildung 6** zeigt, basierend auf dem Gründungspanel<sup>11</sup> des ZEW (Mannheim), die Firmengründungen in der Region Berlin-Brandenburg je 1.000 Einwohner. Verglichen wird hier West- und Ost-Berlin mit der Entwicklung in Brandenburg. Brandenburg wurde wiederum in die beiden Teilregionen Speckgürtel und Peripherie zerlegt. In West-Berlin verharrete in den Jahren 1990 bis 1994 die Gründungsdynamik weitgehend auf dem Niveau der westdeutschen Regionen und es läßt sich kaum ein signifikanter Wiedervereinigungseffekt ausmachen. In den anderen ostdeutschen Teilregionen beobachten wir das für Ostdeutschland weitgehend bekannte Muster einer sehr regen Gründungsaktivität in der Nachwendezeit und dessen Abschwächung bis zum Jahr 1994, wobei allerdings immer noch eine über dem westdeutschen Niveau liegende Gründungsaktivität am aktuellen Rand auszumachen ist. Im unmittelbaren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg ist eine teilweise deutlich höhere Gründungsdynamik auszumachen als in Ost-Berlin und in den peripheren Räumen Brandenburgs. Dieses Bild der Gründungsdynamik in Berlin-Brandenburg reflektiert Standortpräferenzen und die Verteilung der Standortvorteile in der Region. Der Speckgürtel von Berlin zeigt hier wegen seiner geographischen Lage besondere Vorteile. Hier können tatsächliche oder erwartete positive Berlineseffekte absorbiert werden, ohne sich in die Enge und das Verkehrschaos von Berlin begeben zu müssen, was insbesondere für verkehrs- und flächenintensive Betriebe attraktiv erscheint.

**Abbildung 5: Pendlerbewegungen in Berlin-Brandenburg**



<sup>11</sup> Zum ZEW-Gründungspanel siehe Steil (1996).

**Abbildung 6: Gründungsdynamik in der Region Berlin-Brandenburg**



In Berlin muß man davon ausgehen, daß der Siedlungsdruck der Bevölkerung und der Betriebe weiterhin in Richtung Berliner Umland wirken wird. Diese Entwicklung wird sich trotz aller Bemühungen um die Schaffung von Wohn- und Gewerbeflächen bestenfalls etwas abschwächen, aber keinesfalls umkehren lassen. Dies impliziert für Brandenburg zwar einen Zugewinn an Bevölkerung und Beschäftigung, erfordert aber auf der anderen Seite erhebliche Investitionen in die Nah- und Fernverkehrsinfrastruktur, um das damit einhergehende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Ferner wird sich die wirtschaftliche Aktivität in Brandenburg in zunehmendem Umfang auf die berlinnahen Räume konzentrieren, was zu einem Anstieg der interregionalen Disparitäten führen wird, die schon jetzt deutlich ausgeprägt sind.<sup>12</sup> So ist zwischen 1993 und 1995 die Beschäftigung, wie oben aufgezeigt, in der Speckgürtelregion um mehr als 6% gestiegen, während die Gebiete entlang der Oder mehr als 2% ihrer Arbeitsplätze verloren haben. Diese Entwicklung läßt sich nur dann verhindern, wenn es gelingt die Verkehrsverflechtung der peripheren Räume Brandenburgs mit den Zentralregionen deutlich zu verbessern, was nur durch den Ausbau der Verkehrswege zu erreichen ist. Hierbei gilt es aber die Entwicklung der Peripherie Brandenburgs nicht zu Lasten der Entwicklung der Zentralregionen zu betreiben, da Letzteres die Vorbedingung für das Erstere ist und das Berliner Umland noch für absehbare Zeit die zentrale Steuerbasis des Landes Brandenburgs bleiben wird. Dies erfordert den Einsatz *zusätzlicher* Ressourcen - d.h. konkret Investitionsmittel - und nicht eine Ressourcenumschichtung. Die von der Landesregierung in Potsdam verfolgte Politik der 'Dezentralen Konzentration' ist in diesem Zusammenhang grundsätzlich als richtige langfristige Orientierungslinie anzusehen, aber kurzfristig ist diese Politik - wie überall in Ostdeutschland - nicht anwendbar. Dies hat seine Ursache darin, daß die 'dezentralen Räume' infrastrukturell völlig unzureichend erschlossen sind, da in Brandenburg und auch in den meisten anderen ostdeutschen Randregionen die für die Umsetzung der dezentralen Konzentration erforderliche Verkehrsvernetzung der Subzentren untereinander und mit den Hauptzentren noch weitgehend unterentwickelt ist. Damit sind Standorte in der Peripherie für Betriebe mit einer überregionalen Marktreichweite weitgehend unattraktiv. Die Raumordnungspolitik (insbesondere dessen wichtigstes Instrumentarium, die GRW) ist aber primär - bezugnehmend z.B. auf den Exportbasisansatz -

<sup>12</sup> Siehe hierzu Seitz (1996b).



auf solche Betriebe und nicht auf Betriebe mit einer vorrangig lokalen Marktfunktion ausgerichtet.

Die Frage, die sich abschließend stellt ist, wie schnell sich die Verschiebungen im Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg vollziehen werden. Dies hängt von der Politik in beiden Ländern ab, aber natürlich auch von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sowie der Geschwindigkeit des Umzuges der Bundesregierung nach Berlin. Wie wir in Abschnitt 3.1 gezeigt haben, hat der kleinräumige Strukturwandel in Westdeutschland binnen 15 Jahren zu einer deutlichen Verschiebung der Wirtschaftsaktivität zwischen Kernstädten und deren Umland geführt. Da das Wachstum in Ostdeutschland von neuen Strukturen, d.h. neuen Betrieben, und nicht von den aus sozialpolitischen Gründen krampfhaft erhaltenen alten Strukturen getragen wird, ist zu erwarten, daß sich der Suburbanisierungsprozeß im Osten schneller vollziehen wird als in Westdeutschland, da Neuinvestoren tendenziell eher Umlandstandorte aufsuchen als Standorte in den Kernstädten und die Neuinvestoren in Ostdeutschland auch nicht von einer Bindung zu 'historischen' Standorten belastet sind. Der hier diagnostizierte bzw. prognostizierte Siedlungsdruck Berlins auf sein Umland impliziert - wie wir oben gesehen haben - keine 'Verarmung' Berlins, solange sich die Region insgesamt gut entwickelt. Der Wandel impliziert aber für Berlin, daß man sich zukünftig sein Geld auf eine andere Art und Weise verdienen muß und daher entsprechende Anpassungen vornehmen muß. Daß die Stadt-Umland-Wanderungen der Betriebe in der Region noch nicht eine größere Intensität erreicht hat, kann Berlin wohl nur dem Umstand verdanken, daß die Entwicklung in Brandenburg mehr als schleppend verläuft. So mehren sich in der Tages- und Wirtschaftspresse die Klagen über zeitraubende Genehmigungsverfahren in Brandenburg und Investoren beklagen sich über eine gegen Investoren aus dem Westen Deutschlands gerichtete Stimmung, die vielfach auf schlechte Erfahrungen mit 'Abzockerfirmen' aus Westdeutschland, insbesondere in der unmittelbaren Nachwendzeit, zurückzuführen sind. Im Hinblick auf den notwendigen Infrastrukturaufbau führt darüber hinaus die überzogene Sparpolitik in Brandenburg zur Vernachlässigung und Verzögerung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in den zum Verflechtungsraum entfernteren Regionen Brandenburgs. So hat das Land Brandenburg und die Gemeinden in Brandenburg zwischen 1992 und 1995 insgesamt ca. 1.180 DM pro Kopf in den Straßenbau investiert, während die anderen ostdeutschen Flächenländer über diesen Zeitraum auf einen Betrag von ca. 1.250 DM kommen. Diese Investitionen dürften weit überproportional in das Berliner Umland gelenkt worden sein. Letztendlich sollte auch nicht unerwähnt bleiben, daß in Brandenburg vieles getan wird das Image des Landes in- und außerhalb Deutschlands als Wirtschaftsstandort, Wohn- und Urlaubsregion zu untergraben. Hinzu trägt insbesondere die zunehmende Gewaltneigung<sup>13</sup> jugendlicher Täter untereinander und gegenüber in- und ausländischen Gästen bei, wodurch sich die Jugend des Landes Brandenburg ihrer eigenen Zukunftschancen beraubt und dem Land insgesamt schweren Schaden zufügt.

Für die weitere Entwicklung in der Region wird es entscheidend darauf ankommen, daß die beteiligten Länder Berlin und Brandenburg den regionalen und sektoralen Strukturwandel in der Region als etwas begreifen was die Region insgesamt tangiert und tiefgreifend verändern wird. Dies erfordert von beiden Seiten das Denken in Termini einer Region Berlin-Brandenburg. Hierzu bedarf es keiner Fusion, bzw. eine Fusion ist hierfür nicht die notwendige Voraussetzung. Was es hierzu bedarf ist einer strategischen Allianz zwischen

<sup>13</sup> So kamen 1995 in Brandenburg auf 100.000 Einwohner ca. 12.000 Straftaten während der Bundesdurchschnitt bei 'lediglich' ca. 8.200 Straftaten lag, wobei in Brandenburg fast 1/3 aller Straftaten und fast 50% aller Gewalttaten von Jugendlichen begangen wurden.

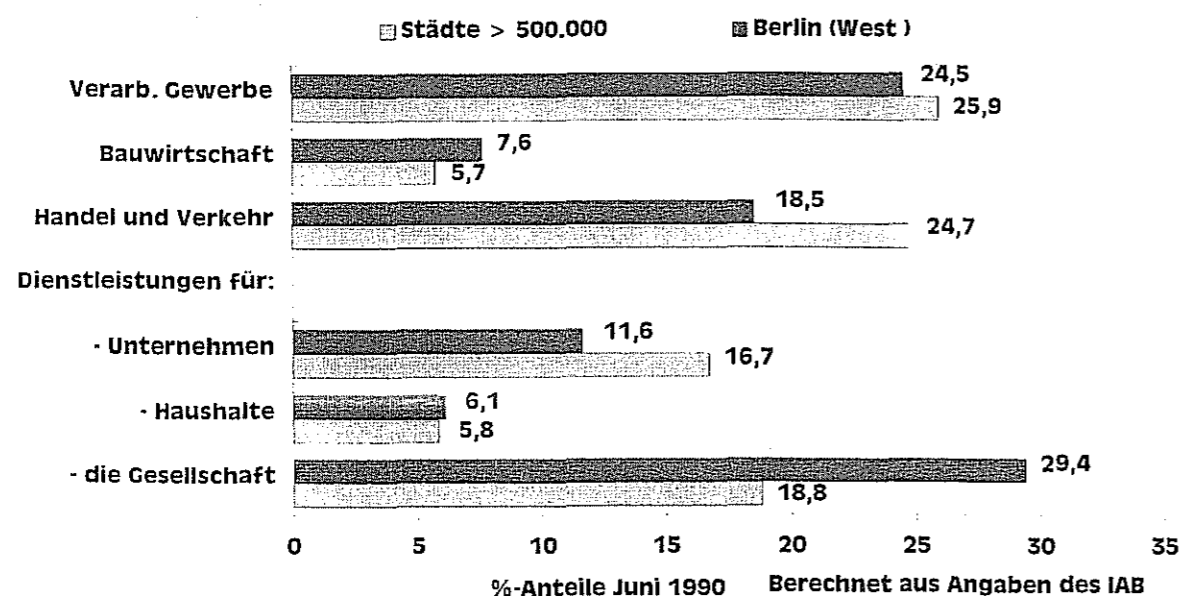
beiden Ländern, um im nationalen und globalen Standortwettbewerb bestehen zu können. Die politischen Akteure in beiden Ländern dürfen nicht dem Irrtum verfallen, daß es sich bei den anstehenden Kern-Umland-Wanderungen um ein 'Nullsummenspiel' handelt, d.h. Gewinne in Brandenburg - insbesondere im engeren Verflechtungsraum zu Berlin - gehen nicht notwendigerweise zu Lasten Berlins und umgekehrt. Es handelt sich vielmehr um eine komplementäre Entwicklung beider eng verflochtenen Länder, die in erheblichem Umfang - bei geschickter Wirtschaftspolitik beider Akteure -, Synergieeffekte freisetzen und initiieren kann. Während Berlin durch seine Weltstadtfunktion eine Zentrumsfunktion ausübt die in ihrer Reichweite weit über das Stadtgebiet hinauswirkt, bietet Brandenburg den notwendigen Raum für das Entstehen neuer und das Wachsen bestehender Betriebe, und mit seiner einzigartigen Naturlandschaft auch den Erholungsraum für die Menschen im Ballungsraum Berlin. Berlin ist ohne das flächenreiche Brandenburger Umland auf Dauer nicht expansionsfähig. Die Flächen vor den Grenzen der Stadt ermöglichen eine Umstrukturierung Berlins und der berlinnahen Räume in Richtung einer ressourcenorientierten Arbeitsteilung: Flächen- und transportintensive Aktivitäten werden nach Brandenburg wandern, bzw. dorthin ausgelagert, während insbesondere Dienstleistungsaktivitäten - wobei hier ggf. der großflächige Handel eine Ausnahme darstellen wird - eher in die Hauptstadt wandern werden, bzw. dort verbleiben. Dies macht es aber erforderlich, daß insbesondere in den Berührungsräumen Berlins und Brandenburgs eine gemeinsame Siedlungs-, Gewerbe- und (Verkehrs-)Infrastrukturpolitik betrieben werden muß, die für die Region Berlin-Brandenburg insgesamt von Vorteil ist. Pendlerströme zwischen beiden Ländern, die in den letzten Jahren bereits erheblich an Intensität gewonnen haben, sorgen für den Ausgleich der Beschäftigungschancen, wobei dies wiederum durch eine zukunftsorientierte Nahverkehrsinfrastrukturpolitik im Verflechtungsraum begünstigt und umweltpolitisch verantwortbar gestaltet werden kann. Die Verflechtung der wirtschaftlichen Aktivitäten zwischen beiden Ländern, die mehr oder weniger vom Markt gesteuert werden, macht daher eine gemeinsame 'kleinräumige Wirtschaftspolitik' erforderlich, die vielfache Konturen haben kann, und vom gemeinsamen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, der Regional- und Siedlungsplanung bis über gemeinsame Flächenerschließungen - einschließlich Gewerbesteuersharing - reichen kann und sollte. Auch wenn die politische Fusion Berlin-Brandenburg für absehbare Zeit gescheitert zu sein scheint, wird sich diese ökonomisch dennoch vollziehen, da die Marktkräfte weder vor nationalen Grenzen, und damit erst Recht nicht vor Bundeslandgrenzen Halt machen.

### 3.3. Die Wirtschaftsstruktur Berlins unter Anpassungszwang

Wir wollen abschließend noch einen Blick auf den sektoralen Strukturwandel und den sektoralen Anpassungsbedarf in Berlin werfen. **Abbildung 7** vergleicht die Sektorstruktur West-Berlins im Jahr 1990 mit der in den anderen westdeutschen Großstädten, wobei als Abschneidegrenze eine Einwohnerzahl von 500.000 Einwohner zugrunde gelegt wurde. Bei diesem Vergleich sind drei Fakten besonders auffallend: Der Sektor 'Handel und Verkehr' hatte 1990 in West-Berlin mit einem Anteil von 18,5% ein deutlich geringeres Beschäftigungsgewicht als in den anderen Großstädten. Dies ist primär eine Folge des Umstandes, daß West-Berlin keine Versorgungsfunktion für das Umland hatte. Zweitens war der Bereich 'unternehmensorientierter Dienstleistungen' in West-Berlin im Jahr 1990 unterentwickelt, was sicherlich auch in erheblichem Umfang auf das Fehlen eines Umlandes und die periphere Lage Berlins zurückzuführen ist. Deutlich übervertreten ist der Sektor der 'gesellschaftsorientierten Dienstleistungen', der insbesondere den Bereich der Gebietskörperschaften, der Wissenschaft und Kultur, den öffentlichen Verkehr aber auch die privaten Organisationen ohne Erwerbscharakter - wie z.B. Verbände usw. - umfaßt. Dieser Bereich ist

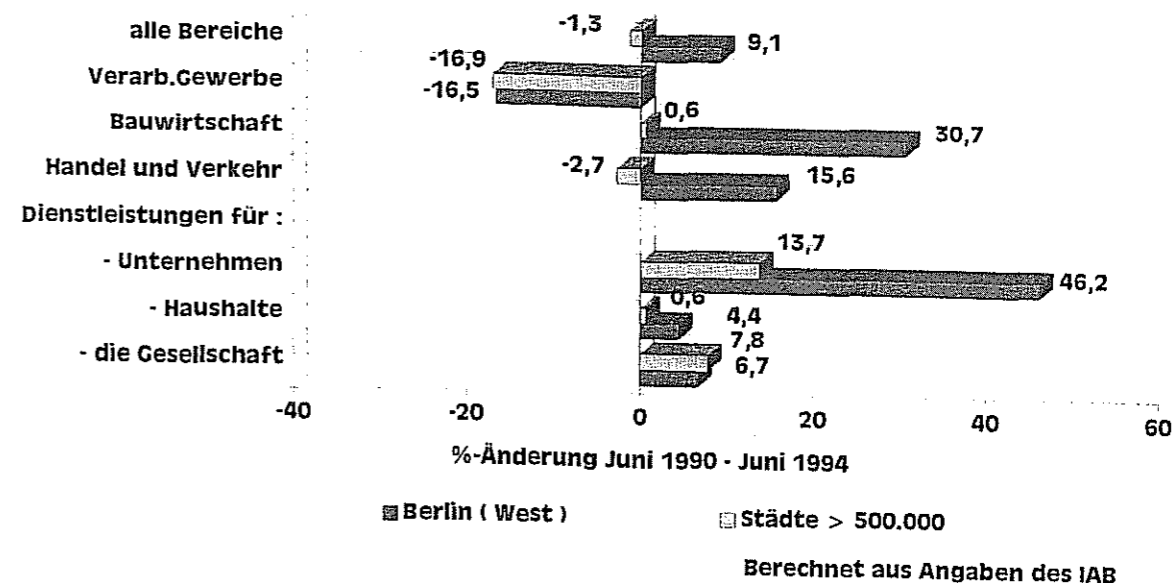
in Berlin auch überrepräsentiert wenn wir zum Vergleich die Gesamtheit der anderen 10 Landeshauptstädte in Westdeutschland heranziehen. In diesen Städten hatte der Sektor 'gesellschaftsorientierte Dienstleistungen' 1990 einen Beschäftigungsanteil von ca. 20,5%. Das hohe Gewicht des öffentlichen Sektors bei der Beschäftigung ist einerseits auf die Politik des Bundes zurückzuführen, der in der Vergangenheit aus politischen Gründen Bundesbehörden nach Berlin verlagerte, auf der anderen Seite aber sicherlich auch ein Reflex der Überversorgung West-Berlins mit öffentlichen Gütern. In der nächsten Zukunft wird dieser Sektor durch den Sparzwang in Berlin schrumpfen, während der Teilumzug der Regierung nach Berlin - und in dessen Gefolge sicherlich auch ein Teilumzug von Verbänden und anderen Organisationen - für eine Ausweitung der Beschäftigung in diesem Sektor sorgen wird, wobei der Nettoeffekt aber mit Sicherheit negativ sein wird.

Abbildung 7: Vergleich der Wirtschaftsstruktur in West-Berlin und in den westdeutschen Großstädten im Jahr 1990



Die **Abbildung 8** zeigt, wie sich die sektorale Beschäftigung im Zeitraum 1990 bis 1994 in West-Berlin und in den westdeutschen Großstädten geändert hat. Auffallend sind hier drei abweichende Bewegungen: Die Anzahl der Beschäftigten im Bereich der 'unternehmensorientierten Dienstleistungen' ist um fast 50% angestiegen. Kräftig expandiert haben ebenfalls die Bereiche Bauwirtschaft, bedingt durch den Bauboom in Berlin, sowie Handel und Verkehr, bedingt durch die (unmittelbar nach der Wende) neu entstandene Versorgungsfunktion für Ost-Berlin sowie das Berliner Umland. Allerdings hat sich die Beschäftigung im Bereich Handel und Verkehr in West-Berlin zwischenzeitlich wieder erheblich reduziert, und ist unter das Niveau von 1992 gefallen. Hierbei dürften auch Verlagerungen in das Berliner Umland von erheblicher Bedeutung gewesen sein.

Abbildung 8: Änderung der Wirtschaftsstruktur in West-Berlin und in den westdeutschen Großstädten zwischen 1990 und 1994



In einem weiteren Schritt wollen wir uns dem Strukturwandel in Ost-Berlin zuwenden, und diesen mit der Entwicklung in West-Berlin vergleichen. Hierzu haben wir in **Tabelle 3** die Sektorstruktur der beiden Stadtteile zum 30. 9. 1992 ausgewiesen, sowie die relative und absolute Beschäftigungsänderung zwischen dem 30. 9. 1992 und dem 30. 9. 1995 berechnet. Halten wir zunächst die strukturellen Unterschiede zwischen beiden Stadtteilen 1992 fest: Die größten Unterschiede sind im Verarbeitenden Gewerbe, den Gebietskörperschaften sowie dem Bereich Verkehr und Nachrichten festzustellen. Die industrielle Basis in Ost-Berlin war 1992 wesentlich geringer als in West-Berlin; während auf der anderen Seite der Sektor Staat in Ost-Berlin systembedingt weit überrepräsentiert war. Ein Vergleich der Beschäftigungsentwicklung in Ost- und West-Berlin zeigt, daß, bis auf wenige Ausnahmen, der Beschäftigungsabbau in Ost-Berlin noch sehr gravierend ist. Schwache positive Impulse gibt es lediglich in der Bauwirtschaft und im Bereich der Dienstleistungen. Es ist allerdings zu berücksichtigen, daß der Analysezeitraum Ende 1992 bis Ende 1995 durch einen rezessionsbedingten generellen Beschäftigungsrückgang charakterisiert war, der Ost-Berlin - auch wegen des nach wie vor bestehenden Strukturanpassungsbedarfs - härter getroffen hat als West-Berlin. Der in der **Tabelle 3** aufgezeigte Strukturwandel in Berlin wird auch noch von den kleinräumigen Wanderungen in der Region überlagert und forciert. So ist in Brandenburg im gleichen Zeitraum die Beschäftigung im Handel um ca. 33% und in der Bauwirtschaft um ca. 19% gestiegen, wobei sich ca. 70% der Beschäftigungszuwächse auf das Berliner Umland konzentrieren. Gesamtberlin hat zeitgleich ca. 13% seiner Beschäftigung im Handel verloren und in der Bauwirtschaft lediglich einen Zuwachs von ca. 5% erfahren.

Als Ergebnis der Analyse der sektoralen Wirtschaftsstruktur läßt sich festhalten, daß Berlin - und zwar sowohl im Ost- als auch im Westteil der Staat - im Bereich des öffentlichen Sektors im weiteren Sinne (d.h. unter Einschluß der Organisationen) erheblich überdimensioniert ist. Der bereits seit 1992 in diesem Bereich erfolgte Abbau von ca. 35.000 Jobs wird sich - insbesondere wegen der öffentlichen Finanzlage - in den nächsten Jahren noch weiter fortsetzen. Der Umzug der Bundesregierung nach Berlin wird zwar die Beschäftigung in diesem Sektor wieder nach oben korrigieren, aber den drastischen Stellenabbau des Landes Berlin und seiner öffentlichen Einrichtungen wohl kaum auch nur annähernd kompensieren.

Insgesamt enttäuschend muß man die Entwicklung im Bereich der privaten Dienstleistungen bewerten, die es trotz deutlicher Beschäftigungsimpulse weder im Ost- noch im Westteil der Stadt bislang geschafft haben, auch nur annähernd für einen Ausgleich für die verlorenen Arbeitsplätze im industriellen Bereich zu sorgen. Dafür mag die gegenwärtig schwache Wirtschaftslage, aber auch der noch nicht angegangene effektive Umzug der Bundesregierung verantwortlich sein. Zweifelsohne wird es aber dieser Bereich sein, der die zukünftige Beschäftigung in Berlin tragen wird. Hierbei kommt es dann auch entscheidend darauf an, welche Marktbasis die Dienstleistungsbetriebe im Brandenburger Umland haben werden.

**Tabelle 3: Sektorstrukturen und sektorale Beschäftigungsentwicklung in Ost- und West-Berlin**

Wirtschaftsbereich:	% - Anteil		% - Änderung		Absolute Änderung	
	30. 9. 1992		30.9.92-30.9.95		30.9.92-30.9.95.	
	WB	OB	WB	OB	WB	OB
1. Land- und Forstwirtschaft	0,5	0,5	5,1	-2,3	250	-50
2. Energie und Bergbau	1,6	1,7	0,9	-22,4	130	-1.800
3. Verarbeitendes Gewerbe	22,8	14,0	-23,3	-25,4	-47.350	-17.350
darunter:						
- Chemie/Kunststoffe	2,4	0,9	-17,7	-36,1	-3.750	-1.650
- Stahl-/Leichtmetallbau	1,4	1,3	-10,8	10,0	-1.400	600
- Maschinenbau	1,9	1,6	-23,0	-36,7	-3.900	-2.950
- Elektrotechnik	6,0	4,6	-26,9	-39,6	-14.400	-8.850
- Nahrungs-/Genußmittel	2,8	1,3	-23,6	-13,7	-5.950	-900
4. Baugewerbe	7,7	8,9	4,1	6,4	2.800	2.800
5. Handel	13,4	10,4	-10,7	-20,7	-12.700	-10.550
6. Verkehr und Nachrichten	6,5	11,1	-5,6	-26,3	-3.200	-14.250
7a. Bankgewerbe	2,6	1,2	6,2	-4,9	1.400	-300
7b. Versicherungsgewerbe	1,1	0,9	-0,4	-16,2	-50	-700
8. Sonstige Dienstleistungen	31,0	29,8	5,5	0,3	15.200	450
darunter:						
- Gaststätten/Beherbergung	2,9	2,5	-4,1	-5,3	-1.050	-650
- Wissenschaft und Kunst	6,8	9,0	-0,8	-8,7	-500	-3.850
- Rechtsberatung	1,7	1,5	32,6	21,6	4.950	1.550
9. Organisationen	3,7	3,6	4,9	-6,0	1.650	-1.050
10. Gebietskörperschaften	9,1	17,7	-17,1	-24,2	-13.850	-20.850
Alle Wirtschaftsbereiche:	100	100	-6,2	-13,2	-55.450	-64.450

Quelle: Berechnet aus Angaben des Landesarbeitsamtes Berlin-Brandenburg  
WB bzw. OB steht für West- bzw. Ost-Berlin  
Die absoluten Beschäftigungsänderungen sind auf volle 50er gerundet.

**4. Die Finanzlage in Berlin: Ursachen der gegenwärtigen Haushaltsprobleme und unausweichlicher Anpassungsbedarf**

Nachdem wir die Anpassungszwänge Berlins unter räumlichen und strukturellen Gesichtspunkten untersucht haben, wollen wir uns nunmehr den finanzwirtschaftlichen Entwicklungen zuwenden, die natürlich nicht losgelöst von den oben beschriebenen strukturellen Entwicklungen gesehen werden können.

**Tabelle 4: Haushaltsstrukturen der Stadtstaaten<sup>1)</sup>**

	Berlin (West)	Hamburg / Bremen	Berlin / Bremen	Hamburg / Bremen
	1990	1995		
	DM je			
	Einwohner			
Bereinigte Ausgaben <sup>2)</sup> :	11.880	9.530	12.440	11.230
darunter:				
- Personalausgaben	3.950	3.880	4.110	4.150
- lfd. Sachaufwand	2.940	1.380	3.140	2.190
- Zinsausgaben	390	1030	660	1.320
- Sachinvestitionen	520	720	540	650
- Investitionszuweisungen/-zuschüsse an andere Bereiche	730	310	920	450
(nachrichtlich: Investitionsquote <sup>3)</sup> in %)	(10,5%)	(10,8%)	(11,7%)	(9,8%)
- laufende Zuschüsse an öffentliche Betriebe, sowie soziale Einrichtungen	1.640	680	1.660	1.020
Bereinigte Einnahmen <sup>2)</sup> :	11.100	8.690	9.360	10.520
darunter:				
- Steuer und steuerähnliche Abgaben	3.030	5.950	4.560	6.730
- Zuweisungen und Zuschüsse der lfd. Rechnung	6.780	1.020	2.500	1.600
- Investitionszuschüsse	240	290	660	230
Haushaltsdefizit	780	840	3.090	720

- 1) Die Angaben wurden berechnet aus der Finanzstatistik der Länder, Fachserie 14, Reihe 2 des Statistischen Bundesamtes. Alle Angaben sind auf volle Zehner gerundet.
- 2) Bereinigt bezieht sich auf den Umstand, daß bei den Ausgaben und Einnahmen Zahlungen von der gleichen Ebene in Abzug gebracht wurden.
- 3) Definiert als: Sachinvestitionen und Investitionszuweisungen/-zuschüsse an andere Bereiche dividiert durch die Gesamtausgaben.

Hierzu wenden wir uns zunächst der **Tabelle 4** zu, die für das Jahr 1990 die Haushaltsstrukturen des Landes West-Berlin und für das Jahr 1995 die Haushaltsstruktur des Landes Berlin mit den durchschnittlichen Haushaltskennziffern der beiden anderen

Stadtstaaten vergleicht.<sup>14</sup> Betrachten wir zunächst die **Ausgabenseite**: West-Berlin hat im Jahr 1990 ca. 2.300 DM mehr Ausgaben pro Einwohner getätigt als die beiden anderen Staatstaaten. Dieser 'Abstand' hat sich bis zum Jahr 1995 um fast 50% reduziert. Was sind die Ursachen der in Berlin deutlich höheren Ausgaben? Hierzu müssen wir die einzelnen Ausgabenkomponenten näher betrachten. In beiden Jahren ist die *Zinsausgabenbelastung* in Berlin deutlich geringer als in den anderen Stadtstaaten. Allerdings haben sich diese Ausgaben in Berlin in den Jahren 1990 bis 1995 um ca. 70% erhöht, während in Bremen und Hamburg die Zinsausgabenbelastung 'lediglich' um ca. 30% angestiegen ist. Ein vergleichbares Niveau haben die *Personalausgaben* in den Stadtstaaten. Deutlich höher sind allerdings in Berlin die *Sachausgaben*, die fast um 100% über denen von Bremen und Hamburg liegen. Hier müßte eine weitere Detailanalyse - wofür uns das Datenmaterial nicht zur Verfügung steht - Auskunft über die Ursachen dieses doch recht drastischen Unterschiedes geben. Ein Grund ist sicherlich die wesentlich bessere Infrastrukturausstattung in West-Berlin im Vergleich zu Bremen und Hamburg, die ihrerseits wiederum zu deutlich höheren Folgekosten in Form von Unterhaltungsaufwendungen, Wartungs- und Reparaturkosten, usw. führt.<sup>15</sup> Ein weiterer auffälliger Unterschied zwischen Berlin und den anderen Stadtstaaten ist in der Komponente *'Zuweisungen und Zuschüsse für öffentliche und private Unternehmen sowie soziale Einrichtungen'* zu finden. Hierunter fallen Zuschüsse für Krankenhäuser, Kindergarten- und Altenpflegeeinrichtungen sowie die Verkehrsbetriebe. 1990 betrug dieser Aufwand in Berlin ca. 1.640 DM je Einwohner, während in Bremen und Hamburg die Vergleichszahl bei lediglich 680 DM liegt. Dies impliziert, daß unmittelbar oder mittelbar von der öffentlichen Hand in Berlin bereitgestellte Güter billiger - d.h. stärker subventioniert - waren als in Bremen und Hamburg. 1995 entsprach dieses Ausgabeniveau in Berlin in etwa dem von West-Berlin im Jahr 1990, während die anderen Stadtstaaten diese Ausgaben um fast 30% erhöht haben, so daß auch hier bereits eine - vereinigungsbedingte - Reduktion der Versorgung festzustellen ist. Auffallend und im Hinblick auf den notwendigen Infrastrukturanpassungsbedarf sehr gering erscheinen auf den ersten Blick die *Sachinvestitionen* in Berlin, die - pro Einwohner gerechnet - sowohl 1990 als auch 1995 geringer sind als die in Bremen und Hamburg. Hier ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Stadtstaaten soziale, kulturelle u. ä. Einrichtungen in unterschiedlicher Weise in ihre Haushalte integriert haben, und damit klassische Infrastrukturinvestitionen auch in anderen 'Neben-' und 'Schattenhaushalten' auftauchen. Daher weist die Tabelle neben den Sachinvestitionsausgaben auch die Position *'Investitionszuweisungen/-zuschüsse an andere Bereiche'* aus. Aus der Zusammenfassung dieser Position und der Sachinvestitionen kann man in etwa das tatsächliche öffentliche Investitionsengagement der Stadtstaaten ablesen. Demzufolge hat West-Berlin im Jahr 1990 Investitionen in Höhe von ca. 1250 DM je Einwohner durchgeführt, während man in Bremen und Hamburg auf einen Betrag von ca. 990 DM je Einwohner kam. Im Jahr 1995 sind die so definierten Pro-Kopf-Investitionen auf ca. 1460 DM angestiegen, während unsere beiden Vergleichsstädte auf ca. 1100 DM kamen. Festzuhalten bleibt aber dennoch, daß die Investitionsquote von ca. 12% in Berlin doch recht bescheiden ist, wenn man in Erinnerung ruft, daß in Westdeutschland die Investitionsquoten der Länder und Kommunen bis Anfang der 70er Jahre immerhin bei ca. 20% lagen. Die Investitionsschwäche des Landes Berlin wird zwar teilweise kompensiert durch erhebliche Investitionen des Bundes im Zuge des Aufbaus der künftigen Hauptstadt, aber auf der anderen Seite gibt es in Ost-Berlin noch einen erheblichen Nachhol- und Modernisierungsbedarf im Bereich der klassischen kommunalen

<sup>14</sup> Der Anhang zeigt eine Kurzübersicht der Struktur öffentlicher Haushalte, die zum Verständnis der vorge-tragenen Analyse beitragen mag.

<sup>15</sup> Zur Problematik und empirischen Analyse von Folgekosten öffentlicher Investitionen siehe Seitz (1986).

Infrastruktur, wie z.B. im Straßenbau, der Wasserver- und Entsorgung sowie im Bereich der Umweltschutzinvestitionen.

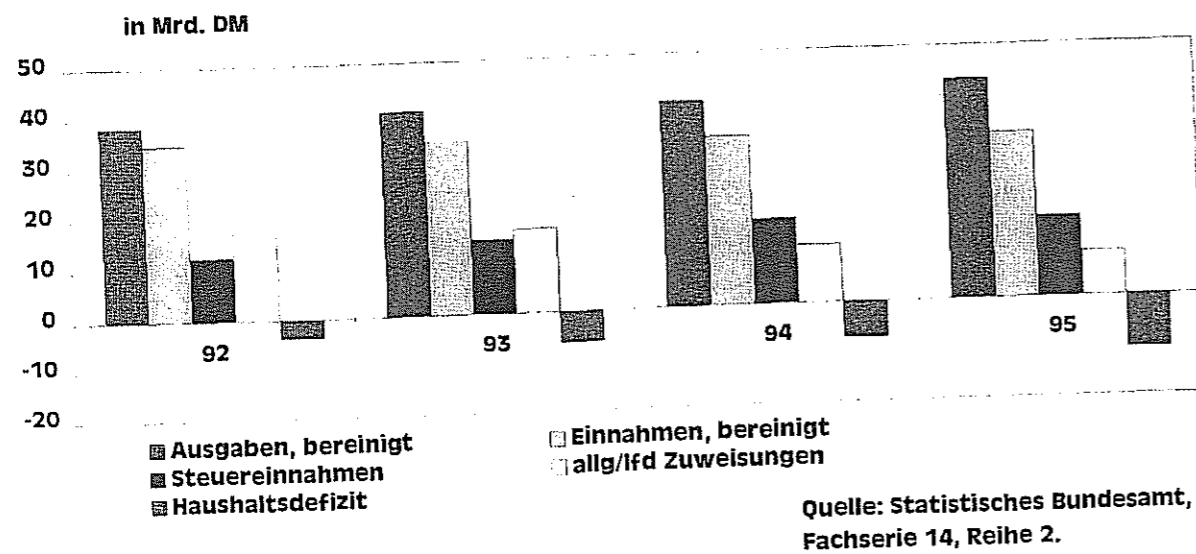
Wenden wir uns nun der **Einnahmenseite** zu: Die Pro-Kopf-Einnahmen in West-Berlin lagen 1990 deutlich über den Einnahmen von Bremen und Hamburg während sich 1995 die Relationen umgedreht haben. Dies ist insbesondere auf die Bundeszuschüsse zum Berliner Haushalt zurückzuführen, die ab ca. 1992 drastisch zurückgefahren wurden. Deutlich niedriger war das *Steueraufkommen* in Berlin, das mit ca. 3.000 DM pro Kopf fast bei 50% des Niveaus in den beiden Stadtstaaten lag, wo das Pro-Kopf-Steueraufkommen ca. 6.000 DM betrug. Die Ursache des niedrigeren Steueraufkommens in Berlin war im wesentlichen bedingt durch die indirekte Subventionierung von Betrieben via niedrige Gewerbesteuerhebesätze. So erhoben im Jahr 1990 Bremen und Hamburg pro Erwerbstätigem in der privaten Wirtschaft ca. 2.060 DM Gewerbesteuer (brutto), während in West-Berlin die Belastung bei lediglich 1.150 DM lag. Dies ist primär die Folge des verhältnismäßig sehr geringen Gewerbesteuerhebesatzes von 200% in West-Berlin im Vergleich zu ca. 415% in Bremen und Hamburg. Daß die Steuereinnahmen in Berlin im Jahr 1995 im Vergleich zu Bremen und Hamburg noch deutlich niedriger sind, ist zum einen das Resultat eines noch erheblichen Differentials bei der Gewerbesteuer aber insbesondere auch der deutlich niedrigeren Steuerbasis im Ostteil der Stadt. Da die nach Berlin umziehenden Behörden und Ministerien keine Gewerbesteuern bezahlen, wird die Eigensteuerkraft Berlins auch in den nächsten Jahr(zehnten) deutlich unter der der anderen Stadtstaaten oder der anderer westdeutscher Großstädte liegen.

Zentral für das Verständnis der gegenwärtigen Haushaltslage in Berlin ist die Entwicklung der *'Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke'* hinter denen sich Großteils die Zuschüsse aus Bonn zum Berliner Haushalt verbergen. Im Jahr 1990 betragen diese Zuweisungen und Zuschüsse pro Einwohner ca. 6.800 DM und waren damit um das 6,5fache höher als die Zuschüsse, die die beiden anderen Stadtstaaten erhalten haben. Da der Bund seine Zuschüsse zum Berliner Haushalt drastisch reduziert hat, haben sich die Relationen bis zum Jahr 1995 grundlegend geändert: Berlin erhielt 1995 pro Einwohner nur noch ca. 2.500 DM, während Bremen und Hamburg auf ca. 1.600 DM kommen. Das noch bestehende Differential von ca. 1.000 DM pro Einwohner ist mehr das Resultat der Verschmelzung von Ost- und West-Berlin (und damit der allgemeinen Förderung der Neuen Länder) sowie der Anpassungen im Länderfinanzausgleich und reflektieren somit die Rückkehr zur Normalität in der Nach-Teilungs-Ära.

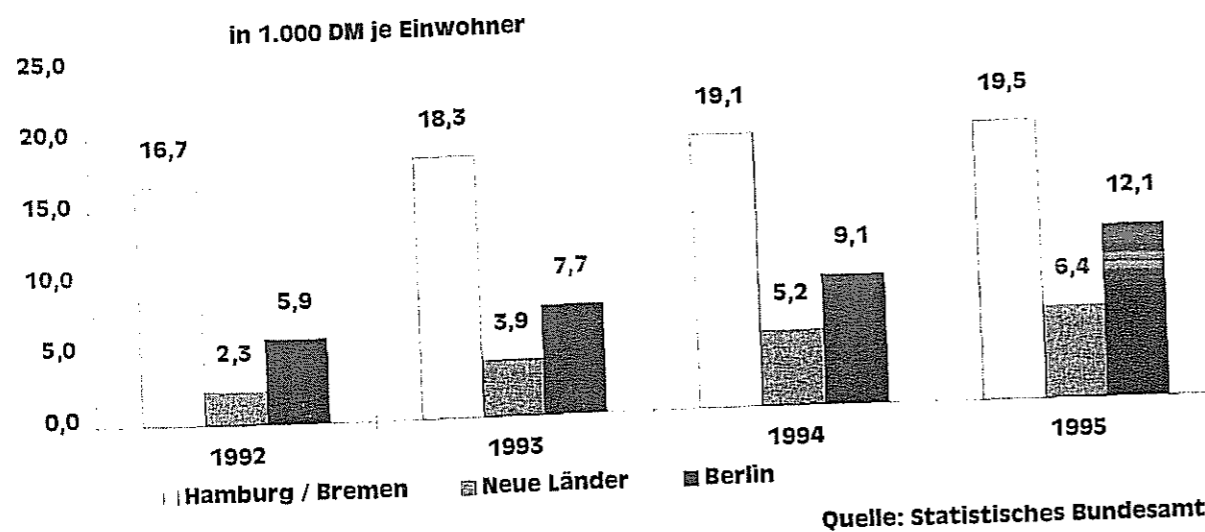
Fast vervierfacht hat sich das *Haushaltsdefizit* in Berlin seit der Wende, wobei dieses Defizit und die daraus resultierende Verschuldung allerdings nicht ausschließlich auf einen 'Vereinigungseffekt', sondern auch auf einen 'Anpassungsverzögerungseffekt' zurückzuführen ist. Um dies zu belegen betrachten wird zunächst einmal die Entwicklung der strategischen Haushaltsgrößen Berlins im Zeitraum 1992 bis 1995. **Abbildung 9** zeigt die Entwicklung der Gesamtausgaben, der 'Allgemeinen und laufenden Zuweisungen und Zuschüsse' an den Berliner Haushalt, sowie das Haushaltsdefizit. Die einst fast 50%ige 'Fremdfinanzierung' des Berliner Haushaltes durch die Bundeszuschüsse ist zwischenzeitlich auf ca. 22% - weitgehend im Rahmen des allgemeinen Länderfinanzausgleiches - zusammengeschnitten, während fast kompensierend das Budgetdefizit von ca. 10% im Jahr 1992 auf zwischenzeitlich ca. 25% des Ausgabenvolumens angestiegen ist. Damit einher geht die zügige Entwicklung der Verschuldung in Berlin, die wir, gemeinsam mit der Verschuldungsentwicklung in den beiden anderen Stadtstaaten sowie in den Neuen Ländern

insgesamt (ohne Ost-Berlin), in **Abbildung 10** dargestellt haben. Während Berlin im Jahr 1992 nur ca. 35% des Schuldenbergs der anderen beiden Stadtstaaten zu tragen hatte, ist die Schuldenlast Berlins zwischenzeitlich auf 62% der Schuldenlast Bremens und Hamburgs angestiegen. Dem absoluten Schuldenzuwachs von ca. 6.200 DM je Einwohner steht in den Neuen Ländern ein Zuwachs im gleichen Zeitraum von 'lediglich' 4.100 DM gegenüber.

**Abbildung 9: Zentrale Kennziffern des Haushaltes von Berlin 1992 - 1995**



**Abbildung 10: Verschuldung in Berlin, den Neuen Ländern sowie Bremen und Hamburg**



Ausgerüstet mit diesen Informationen läßt sich das 'Anpassungsdefizit' Berlins mit folgender Rechnung abschätzen: Ende 1992 hatte Berlin eine Pro-Kopf-Verschuldung von ca. 5.900 DM und die beiden anderen Stadtstaaten von ca. 15.300 DM. In den Neuen Ländern insgesamt ist die Verschuldung von 1992 bis 1995 um ca. 4.100 DM und in den beiden Stadtstaaten Bremen und Hamburg um ca. 2.600 DM gestiegen. Berücksichtigen wir den 'Aufbaubedarf'

bzw. 'Aufbaueffekt' in Berlin, indem wir Gesamtberlin entsprechend der Bevölkerungsstruktur zu etwa 38% den Neuen Ländern zurechnen und zu etwa 62% den Alten Ländern, wobei wir uns aus Vergleichsgründen wiederum auf die Stadtstaaten Bremen und Hamburg stützen, hätte die Verschuldung in Berlin 'strukturbereinigt' um einen Betrag von ca. 3.100 DM ansteigen dürfen. Zusammengenommen mit den Altschulden im Jahr 1992 von 5.900 DM wäre somit eine Gesamtverschuldung Ende 1995 von etwa 9.000 DM je Kopf 'normal' bzw. zu erwarten gewesen. Die tatsächliche Verschuldung liegt aber Ende 1995 mit etwa 12.100 DM gut 3.000 DM pro Kopf höher. Um diese 'Excess Debt' von 3.000 DM zu verhindern, hätte Berlin im Zeitraum 1992 bis 1995 seine Pro-Kopf-Ausgaben um ca. 1.000 DM reduzieren müssen, und hätte damit 1995 ein Ausgabenniveau erreicht, das nur wenig über dem der anderen beiden Stadtstaaten gelegen hätte.

Die Frage, die sich hier stellt, ist, ob die 'Überschuldung' von ca. 3.000 DM pro Kopf der Bevölkerung 'unangemessen' hoch ist oder nicht. Angesichts des Umstandes, daß Berlin zweifelsohne die Stadt ist, die unter der deutschen Teilung am meisten gelitten hat und in der die Angleichung der Lebensverhältnisse von Ost und West im Interesse eines reibungs- und diskriminierungslosen Zusammenlebens von Ost- und Westdeutschen vor den größten Herausforderungen steht, halten wir die Verschuldungsentwicklung in Berlin nicht für bedrohlich geschweige denn 'verantwortungslos'. Hier muß auch aus Gründen der Fairness berücksichtigt werden, daß die fast schockartige Rückführung der Berlinzuweisungen des Bundes in Berlin aus politischen, sozialen und ggf. juristischen Gründen (da z.B. in der Vergangenheit abgeschlossene Verträge einzuhalten sind) nicht uno actu vollständig durch Ausgabenkürzungen oder Erhöhung von Gebühren-, Beitrags- und Steuereinnahmen kompensierbar waren. Festzuhalten bleibt allerdings, daß die Defizite Berlins, die zu dieser 'Überschuldung' geführt haben, offensichtlich zur Finanzierung konsumtiver und nicht investiver Ausgaben verwendet wurden. Die in der Tabelle 4 ausgewiesenen Zahlen zeigen, daß die Summe aus Sachinvestitionen und 'Investitionszuschüsse an andere Bereiche' im Jahr 1995 lediglich ca. 50% des Haushaltsdefizits umfassen. Wären die Defizite eindeutig investitionsbedingt, gäbe es keinen Grund von einer 'desolaten' Haushaltslage in Berlin zu sprechen. In Zukunft muß sich Berlin die Devise der Weltbank 'finance a transitory shock but adjust to a permanent shock' zu eigen machen und sich zügig den neuen Gegebenheiten anpassen.

Um die Haushaltsprobleme Berlins in den Griff zu bekommen, muß Berlin die Ausgaben im konsumtiven Bereich deutlich reduzieren und die Bevölkerung und Betriebe werden wohl um einen Finanzierungsbeitrag in Form höherer Gebühren und Beiträge kaum herkommen, was allerdings ggf. wiederum die oben diskutierten Stadt-Umland-Wanderungen beschleunigen könnte. Auf der anderen Seite kann die Verschuldung Berlins nicht als bedrohlich angesehen werden, und weitere kreditfinanzierte Investitionen - oder alternativ private Finanzierungsmodelle - erscheinen durchaus ökonomisch vertretbar. In diesen Bild können auch die gegenwärtigen Pläne des Berliner Senats passen, durch Veräußerung von Vermögen die Haushaltslücken zu schließen, wozu allerdings folgendes anzumerken ist: Werden mit den Erträgen lediglich konsumtive Ausgaben finanziert bzw. der notwendige Anpassungsbedarf weiterhin auf die lange Bank geschoben, wäre dies unter ökonomischen Gesichtspunkten weitgehend einer Defizitfinanzierung konsumtiver Ausgaben gleichzusetzen, da man alternativ das Vermögen zur Reduktion der Verschuldung (und damit auch der Zinsausgabenbelastung!) einsetzen könnte. Positive Züge könnte eine solche Maßnahme aber annehmen, wenn man damit produktivitätsfördernde Infrastrukturprojekte finanziert, die den Standort Berlin sichern und verbessern. In diesem Fall würde man lediglich eine

Umstrukturierung des Vermögens durchführen, was ökonomisch dann sinnvoll ist, wenn die bisherigen Vermögensobjekte einen kleineren Ertrag abwerfen - in Termini montärer Erlöse und/oder in Termini von Produktivitätseffekten - als die neu durchzuführenden Projekte. Für den weiteren Ausbau der Infrastruktur der Stadt ist auch eine weitergehende Verschuldung denkbar und vertretbar, sofern die öffentlichen Investitionen nicht in sinn- und nutzlose Prachtbauten oder in nicht bedarfsgerechte Verwendungsrichtungen fließen. Investitionen in die öffentliche Infrastruktur stehen Erträge gegenüber, die im Zuge der Verschuldungsdebatte immer wieder vernachlässigt werden. So bringen die Investitionen im Erstellungszeitraum einen unmittelbaren Zuwachs an Beschäftigung und haben langfristig positive Produktivitäts- und Standorteffekte, die auch zur Verbesserung der Steuerbasis beitragen. Gerade in der ehemals geteilten Stadt Berlin sind Investitionen in die Infrastruktur, die insbesondere auf den Ostteil der Stadt und in den Bereich der Integration der beiden Städte zu richten sind, eine *conditio sine qua non* für die wirtschaftliche Entwicklung Berlins und des Zusammenwachsens Gesamtberlins.<sup>16</sup>

Für die bevorstehende Sanierung des Berliner Haushaltes, aber auch der anderen öffentlichen Haushalte, ist zu fordern, daß der öffentliche Bereich das Prinzip der Haushaltsklarheit konsequent einhält bzw. überhaupt einmal einführt<sup>17</sup>. Dies soll dazu beitragen zu verhindern, daß weiterhin konsumtive Ausgaben via zahlreicher Hintertüren indirekt durch Kredite finanziert werden. Angesichts der Komplexität der öffentlichen Haushalte sowie der möglichen und auch genutzten Verschleierungsmöglichkeiten und -taktiken ist es kaum vorstellbar, daß die Parlamentarier, die über öffentliche Haushaltspläne abstimmen, geschweige denn die Öffentlichkeit, noch den Durchblick haben der erforderlich ist, die notwendige Kontrolle über das Finanzgebaren der öffentlichen Hände zu behalten. Vorzulegen wäre daher eine konsolidierte Rechnungslegung (gleich der Rechnungslegungspflicht für Konzerne), in der die Gesamtheit der öffentlichen und 'para-öffentlichen' Haushalte in Berlin - und auch anderswo - durchforstbar und durchschaubar sind. Dies könnte auch dazu beitragen eine Gesamtstrategie bei der ökonomischen Entwicklung Berlins sowie der Haushaltskonsolidierung Berlins zu erreichen.

Auch hier bietet es sich an Aufgaben gemeinsam mit Brandenburg zu erfüllen, um Kostenersparnisse und Synergieeffekte zu realisieren. So kann z.B. durch die Schaffung einer gemeinsamen Hochschullandschaft, was die Zusammenfassung und ggf. Schließung einzelner Hochschulen bzw. Fachbereiche in Berlin-Brandenburg ermöglichen würde, eine erhebliche Kostenersparnis erzielt werden, ohne die Versorgung und Wissenschaftslandschaft in der Region signifikant zu beeinträchtigen. Ferner kann eine gemeinsame Politik und Finanzierung im Verkehrs- und Flächenschließungs-bereich, insbesondere an den Nahtstellen Berlin-Brandenburgs, zu einer Stärkung der Standortgunst und damit Steuerbasis der Gesamtregion beitragen. Die gescheiterte Fusion verstärkt eher den Zwang und den Bedarf zur Zusammenarbeit, als daß sie diesen vermindert.

<sup>16</sup> Für eine Darstellung und Analyse der Effekte von Infrastrukturinvestitionen siehe Seitz (1995).

<sup>17</sup> Es gilt generell, daß die Analyse von Daten öffentlicher Haushalte, und insbesondere der Vergleich von Haushaltsdaten über Länder oder Kommunen sehr schwierig und problembehaftet ist. Dies liegt an der 'Willkür', mit der Einrichtungen und damit Haushaltspositionen zwischen 'offiziellen' Haushalten und 'Schatten- und Nebenhaushalten' hin- und hergebucht werden, wobei das Prinzip der Haushaltsklarheit auf der Strecke bleibt. Kein privater Konzern könnte sich mit solch verschleiernenden Buchführungsunterlagen bei einem Finanzamt sehen lassen; er wäre hochgradig abwicklungsverdächtig. Im Interesse der klaren Information der Öffentlichkeit müßte der Gesetzgeber unumgehbare Vorgaben schaffen, die zur Durchschaubarkeit und Klarheit der Rechnungslegung der öffentlichen Haushalte führen.

## 5. Zusammenfassung und Schlußfolgerungen

Ausgehend von der historisch-politischen Sonderrolle der beiden Stadtteile Berlins in der Vorwendezeit versuchte der Beitrag aufzuzeigen, welche ökonomischen Anpassungszwänge für Berlin, aber auch die Region Berlin-Brandenburg insgesamt hieraus erwachsen. Kern-Umland-Wanderungen, überlagert von strukturellen Anpassungen, haben wir als den zentralen Entwicklungsfaktor identifiziert, der zu einer tiefgreifenden Veränderung in der Region führen wird. Bezugnehmend auf die in Westdeutschland gemachten Erfahrungen wurde aufgezeigt, daß die beiden Länder einen fatalen Fehler begehen würden, wenn sie den sich anbahnenden regionalen Strukturwandel durch eine Politik der Gegnerschaft zu Lasten des jeweils anderen Landes zu verhindern bzw. zu forcieren versuchten. Ferner wurde der Strukturwandel in Gesamtberlin untersucht. Hierbei zeigte sich, daß West-Berlin vor der Wende eine für Großstädte sehr untypische Wirtschaftsstruktur hatte, was sich nunmehr im Zuge der Normalisierung in der Nachwendezeit in einem zügigen Strukturwandel korrigieren wird. Beide Stadtteile haben aus ihrer jeweiligen politischen Vergangenheit einen überdimensionierten öffentlichen Sektor 'geerbt' der sich nunmehr - mangels Notwendigkeit aber insbesondere aufgrund der öffentlichen Kassenlage - trotz des Umzuges der Regierung nach Berlin deutlich verkleinern wird bzw. verkleinern muß. Ein weiterer zentraler Abschnitt widmete sich der finanzwirtschaftlichen Situation in Berlin. Aufgezeigt wurden die Ursachen der gegenwärtigen Haushaltsprobleme in Berlin sowie die daraus resultierende sprungartige Erhöhung der Verschuldung Berlins. Unsere Analyse versuchte zu verdeutlichen, daß diese Probleme nicht nur aus der Verschmelzung der beiden höchst unterschiedlichen Stadtteile resultieren, sondern auch das Ergebnis des Versagens der Wirtschafts- und Finanzpolitik Berlins im Hinblick auf die Unterlassung bzw. Verzögerung notwendiger Anpassungen im öffentlichen Bereich sind.

Welche wirtschafts- und finanzpolitischen Schlußfolgerungen sind aus unserer detaillierten und weitgehend faktenbasierten Analyse zu ziehen? Um uns nicht unnötig zu wiederholen - die wesentlichen Implikationen haben wir bereits oben angesprochen - wollen wir nur die Kernthesen nochmals kurz zusammenfassen. Im Hinblick auf die Kern-Umland-Umstrukturierung der Region Berlin-Brandenburg sei nochmals mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß diese die Gesamtregion betrifft und daher von beiden Ländern gemeinsam politisch und ökonomisch bewältigt werden muß. Einher geht dieser kleinräumige Wandel mit der Veränderung der Wirtschaftsstruktur, wobei zu erwarten ist, daß flächen- und verkehrsintensive Branchen das Berliner Umland präferieren, während sich wirtschafts- und gesellschaftsorientierte Dienstleistungen auf Berlin und ggf. auch Potsdam konzentrieren werden. Dieser Strukturwandel darf von den Beteiligten nicht behindert werden, sondern muß aktiv unterstützt werden. Die Fusion Berlin und Brandenburgs hätte die Chance geboten, die aus Westdeutschland bekannten Kern-Umland-Konflikte ökonomisch und politisch innerhalb eines Bundeslandes zu internalisieren und damit auch zu entschärfen. Dies muß nunmehr durch eine partnerschaftliche Zusammenarbeit der Länder Berlin und Brandenburg erreicht werden. Bezüglich der Finanzsituation in Berlin kommt es nunmehr darauf an, die bislang versäumten Anpassungen zügig nachzuholen. Erforderlich ist es, allen Beteiligten eine klare Zukunftslinie vorzugeben, die verbindlich festlegt, was welche Aktion kostet, wie sie zu finanzieren ist, und welche Lasten auf alle Beteiligten in den einzelnen Bereichen zukommen.

Anhang

Überblick A1: Struktur der öffentlichen Haushalte

<b>Laufende Rechnung</b>	
<b>Einnahmen</b>	<b>Ausgaben</b>
1. Personalausgaben	1. Steuern und steuerähnliche Abgaben
+ 2. laufender Sachaufwand	+ 2. Einnahmen aus wirtschaftlicher Tätigkeit
+ 3. Zinsausgaben	+ 3. Allgemeine Zuweisungen und Umlagen
+ 4. allgemeine Zuweisungen und Umlagen	+ 4. Sonstige laufende Zuweisungen und Zuschüsse
+ 5. Sonstige laufende Zuweisungen und Zuschüsse	+ 5. Gebühren und sonstige Entgelte
- 6. Zahlungen von gleicher Ebene	- 6. Zahlungen von gleicher Ebene
= I Ausgaben der laufenden Rechnung	= IV. Einnahmen der laufenden Rechnung
<b>Kapitalrechnung</b>	
<b>Einnahmen</b>	<b>Ausgaben</b>
1. Sachinvestitionen	1. Veräußerung von Vermögen
+ 2. Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Investitionen:	+ 2. Veräußerung von Beteiligungen
- vom öffentlichen Bereich	+ 3. Zuweisungen und Zuschüsse für Investitionen
- von anderen Bereichen	+ 4. Vermögensübertragungen
+ 3. Vermögensübertragungen	+ 5. Darlehensrückflüsse
+ 4. Darlehen	- 6. Zahlungen von gleicher Ebene
+ 5. Erwerb von Beteiligungen	
- 6. Zahlungen von gleicher Ebene	
= II Ausgaben der Kapitalrechnung	= V Einnahmen der Kapitalrechnung
III = I + II = Bereinigte Gesamtausgaben	VI = IV + V = Bereinigte Gesamteinnahmen

Haushaltsdefizit  $\approx$  III - VI

Anhang 2: Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen:

- Abbildung 1: Pendlerströme in West-Berlin und ausgewählten westdeutschen Großstädten
- Abbildung 2: Kern-Umland-Wanderungen der Beschäftigung in Westdeutschland.
- Abbildung 3: Beschäftigungsentwicklung in West-Berlin und Kern-Umland-Wanderungen in den westdeutschen Großstädten
- Abbildung 3a: Beschäftigungsentwicklung in den wachstumsstarken und -schwachen Kernstädten und deren Umland in Westdeutschland
- Abbildung 3b: Beschäftigungsentwicklung in den wachstumsstarken und -schwachen Umlandregionen und deren Kernstädte in Westdeutschland
- Abbildung 4: Arbeitslosenquoten in der Region Berlin-Brandenburg
- Abbildung 5: Pendlerbewegungen in Berlin-Brandenburg
- Abbildung 6: Gründungsdynamik in der Region Berlin-Brandenburg

Abbildung 7: Vergleich der Wirtschaftsstruktur in West-Berlin und in den westdeutschen Großstädten im Jahr 1990

Abbildung 8: Änderung der Wirtschaftsstruktur in West-Berlin und in den westdeutschen Großstädten zwischen 1990 und 1994

Abbildung 9: Zentrale Kennziffern des Haushaltes von Berlin 1992 - 1995

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung in ausgewählten Stadtregionen der DDR 1981-1988.

Tabelle 2: Beschäftigungsentwicklung im engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg

Tabelle 3: Sektorstrukturen und sektorale Beschäftigungsentwicklung in Ost- und West-Berlin

Tabelle 4: Haushaltsstrukturen der Stadtstaaten

Anhang 3: Literaturhinweise:

O'Sullivan, Arthur (1996), 'Urban Economics', Irwin Publisher

Seitz, Helmut (1986), "Eine empirische Studie zur Folgelastenproblematik kommunaler Investitionen", in: Eberhard Wille (Hrsg.) 'Konkrete Probleme öffentlicher Planung', S. 203-221, Lang Verlag 1986.

----- (1995), "Public Infrastructure Capital, Employment and Private Capital Formation", in: OECD (1995), 'The OECD Job Study: Investment, Productivity and Employment', S. 123-154, Paris 1995.

----- (1996a), "Die Suburbanisierung der Beschäftigung: Eine empirische Analyse für Westdeutschland", *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, Band 215, 1996, S. 69-98.

----- (1996b), "Der Arbeitsmarkt in Brandenburg: Eine Bestandsaufnahme aktueller Entwicklungen und zukünftiger Herausforderungen", ZEW-Dokumentation 96-06, ZEW Mannheim, September 1996.

Steil, Fabian (1996), "Unternehmensgründungen in Ostdeutschland", ZEW-Dokumentation 96-01, ZEW (Mannheim).

Voith, Richard (1992), 'Cities and Suburban Growth: Substitutes or Complements?', Business Review of the Federal Reserve Bank of Philadelphia, September 1992, S. 21-33.

Anhang 4: Verwendete Datenquellen

- 'Statistische Mitteilungen' des Landesarbeitsamtes Berlin Brandenburg.
- 'Regionale Pendlerbeziehungen in Berlin-Brandenburg', Landesarbeitsamt Berlin-Brandenburg, September 1995.
- 'Arbeitsmarkt in Zahlen' der Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg.
- Datensonderaufbereitungen des IAB, Nürnberg.
- 'IAB Werkstattbereich: Neue Bundesländer', Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg.
- 'Statistisches Jahrbuch der DDR', Zentralamt für Statistik der DDR, Ost-Berlin.
- 'Statistisches Jahrbuch Deutscher Gemeinden', Deutscher Städtetag, Köln.
- 'Fachserie 14, Reihe 2: Länderfinanzen', des Statistischen Bundesamtes, Wiesbaden.
- ZEW, Mannheim, Daten aus dem Gründungspanel für Ost- und Westdeutschland.

Ulf Matthiesen

Zwischen "Speckwürfeln" und "Nationalpark DDR"

Kulturelle Kodierungen der Suburbanisierungspfade im engeren Verflechtungsraum von Berlin mit Brandenburg

(Nachrichten aus einem 'work in progress': das IRS-Forschungsprojekt "An den Rändern der Hauptstadt")

Inhaltsverzeichnis:

0. Vorbemerkungen

1. Zur Problemlage

2. Fallstudien aus dem Laboratorium des Verflechtungsprozesses

0. Vorbemerkungen

Im Netz der europäischen Metropolräume ist der engere Verflechtungsraum von Brandenburg mit Berlin gleich in mehreren Hinsichten ein Sonderfall. Das macht ihn für systematische Vergleiche von Suburbanisierungsprozessen nicht unzugänglich - eher im Gegenteil: im Kontrastarrangement der Suburbanisierungsstatistik erhält er eine gleichsam laboratoriumsähnliche Stellung. Zugleich legt der Fall dieses besonderen - zwischen bloßem 'Nachholen' von typischen Suburbanisierungsverläufen und eigenständigen Suburbanisierungspfadenden changierenden - Verflechtungsprozesses nahe, neben der genauen Analyse der Prozeduralen auch die kognitiven Mittel mit besonderer Vorsicht zu wählen, die bei Agglomerationsraumanalysen anzuwenden sind. In diesem Sinne möchte ich an eine - in einem erklärungsstrenatischen Sinne häufig vergessene oder zumeist nur beiläufig berücksichtigte - Dimension der Suburbanisierungsprozesse wiedererinnern: an die kulturellen Kodierungen und ihre Ausdrucksformen, die die Prozeduralen in den Funktionssystemen von Wirtschaft und Politik, von Recht, Verwaltung und Raumplanungen aufschaukeln oder entproblematizieren, neu synthetisieren oder bestandskritisch zuspitzen können. Weltbilder, Mentalitäten, damit zugleich auch "Verflechtungsmilieus" und deren je spezifische 'Objektivitäten' und Eigenlogiken spielen danach - etwa in der Gestalt von mehr oder weniger 'sustainable lifestyles' - eine zunehmend wichtige Rolle für Suburbanisierungsprozesse. Die Frage stellt sich damit neu, ob die - häufig nur noch in vorsozial-naturhaften Kategorien ("Wanderdüne" etc.) gelabelten, scheinbar unaufhaltsamen - Verbreitungsformen der Suburbanisierungsprozesse, ob das

1. Mit der Kontrastfallthese Berlin/Brandenburg verbindet sich aber das Plädoyer, zunächst eine allgemeiner strukturelle Homologiemutung von Suburbanisierungsverläufen 'einzuklamern' oder genauer diese methodisch zu wenden, um sie dann - nach Durchgang durch den besonderen Fall - in ein differenziertes faktisches Recht zu setzen.

Anschrift des Verfassers:  
PD Dr. Ulf Matthiesen, Abteilung III für "Planungsgeschichte und Regionalkultur",  
IRS (Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung), Flakenstr. 28-31, 15537 Erkner (b. Berlin)  
Tel.-Nr.: 03362/793-299 (-270: Sekretariat), Fax-Nr.: 03362/793-111  
e-Mail: uem@mail@irs.los.shuttle.de

Überschwappen der Agglomerationensuppe über stadträumliche Dichtegefälle, ob schließlich der flankierende Furor des "Verschwindens der Städte" etc. pp. sich überhaupt noch werden bändig lassen. Den Hintergrund zu alledem bildet also die wahrlich epochale Frage, ob die faktischen Suburbanisierungsverläufe in neue Formen eines nachhaltigen Zusammenlebens und - wie Robert Fishman es Anfang der 90er Jahre noch guter Hoffnung genannt hat - in neue Lebensformen einer "dezentralisierten Zivilisation ..." (Fishman, 1991, S. 61) einmünden können. Auch zur Beantwortung derartiger zeitdiagnostischer 'Großfragen' aber scheint ein systematischer Rekurs auf die sozial geteilten kulturellen Kodierungen der faktischen Suburbanisierungsverläufe unabdingbar. Für den Sonderfall der Berliner Metropolregion gilt das - wie zu zeigen sein wird - in gesteigertem Maß.

Um diesen argumentativen Bogen zumindest andeutungsweise plausibel zu machen, möchte ich aus einem größeren Forschungszusammenhang zwei (noch nicht systematisch miteinander verbundene) Teile vorstellen:

- 1. Zu den besonderen Problemlagen Berlin/Brandenburgs im Suburbanisierungs- und Verflechtungsprozeß;<sup>2</sup>
- 2. In einem zweiten Schritt sollen drei knappe - eher miniaturartige - Fallstudien zu kulturellen Musterungen im Suburbanisierungs- und Verflechtungsprozeß skizziert werden.

Insgesamt geht es also darum, die strukturelle Relevanz stadt- und regionalkultureller Ausdrucksgestalten für Verflechtungsprozesse nachzuweisen und sie - gerade auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten - einer systematischen Berücksichtigung im Rahmen von Suburbanisierungsanalysen anzuempfehlen.

1. Zur Problemlage

Zwischen der Metropole Berlin und dem brandenburgischen Umland besteht weiterhin ein krasses, insbesondere siedlungsstrukturelles Dichtegefälle. An diesem disparitären Gefälle zwischen Stadtstaat und Flächenstaat lassen sich - und das ist zur richtigen Einschätzung ihrer weiterwirkenden Effekte auf den faktischen Suburbanisierungsverlauf wie für deren kulturelle Kodierungen zentral - mehrere historische Sedimentierungsschichten abheben. Ich erwähne die zwei folgenreichsten:

<sup>2</sup> Zur Begriffsfrage, die sofort auch inhaltliche Relevanz hat: In den Suburbanisierungsbegriff scheint eine Dominanzgeste der Stadt gegenüber dem Umland 'eingeschrieben', die wesentlich mit zur Problematik des Verhältnisses von "Mark und Metropole", von neuer deutscher Hauptstadt zum anrainenden brandenburgischen Flächenstaat dazugehört. Der raumplanerische Begriff des Verflechtungsraums, obgleich selbst zu unspezifisch, versucht genau diese kulturelle Dominanzkodierung zu tilgen. 1932 hatte Ernst Bloch eine Analysekizze "Berlin, aus der Landschaft heraus gesehen" entworfen. Dem läßt sich immerhin entnehmen, daß ein systematischer Wechsel von Blick und Gegenblick auf die faktischen Suburbanisierungsprozesse, vom Land wie von der Stadt aus et vice versa die möglicherweise angemessenste kognitive Haltung ist. Vgl. U. Matthiesen, C. Joerk, H. Nüssli: Anmerkungen zur Diskurslage über die Berlin-Brandenburgische Metropolregion. Stadtforum No. 20, Berlin 1995

- einmal ist die krasse Disparität eine Folge der letzten großen Stadterweiterung, der erfolgreichen weiträumigen Eingemeindung von bislang selbständigen Städten und Gemeinden zum neuen 'Großberlin von 1920' (damit wurde Berlin übrigens zum ersten politisch und administrativ akkreditierten Ballungsgebiet Europas). Mit wenigen Ausnahmen in der Form neuer Parzellierungen durch Terrangesellschaften in den 20er und 30er Jahren beiderseits der Stadtgrenzen hat sich das damit eingerichtete strukturelle Gefälle zwischen Berlin und 'seinem Umland' in der Folge eines 40jährigen Zeitraumes gehalten - und damit ja relativ zu anderen Metropolregionen eher verdeutlicht (die großflächigen innerstädtischen Erweiterungs- und Entwicklungsräume spielen dabei eine gewichtige Rolle (vgl. M. Guerrazzi 1997)).

Epochal verschärft wurde dieses Gefälle durch den Sonderstatus Berlins nach dem 2. Weltkrieg, insbesondere durch den Mauerbau von 1961. Während andere deutsche und europäische Agglomerationsräume in den 60er, 70er und 80er Jahren relativ parallel laufende phasenhafte Suburbanisierungsverläufe aufweisen, springt Berlin - relativ dazu wie absolut - aus dieser komparativen Choreographie heraus: bis 1989 Null Komma Null Zentimeter Suburbanisierung - zumindest für den Westteil der Stadt.

Berlin (West) mußte in dieser Phase "unter föderalistischen Rahmenbedingungen - zugespitzt durch seine periphere und isolierte Insellage - auf Grund von Funktions- und Bevölkerungsverlusten in der insgesamt gestärkten Städterangfolge der Bundesrepublik Einbußen hinnehmen".<sup>3</sup>

Gleichsam als mauerspezifische Suburbanisierungsvariante suchte sich die Westberliner Bevölkerung ein "Ersatzumland" in grenznahen Gebieten des nordwestlichen und südöstlichen Bundesgebietes (Niedersachsen, Schleswig Holstein, Bayern!), also jenseits der innerdeutschen Zonen - bzw. Staatsgrenzen.<sup>4</sup>

"Nach Schließung der Grenze zu Berlin und zur DDR (Umland) durch den Mauerbau wurde der bisherige Bevölkerungsgewinn (Westberlins UM) aus Ostberlin und der DDR - von 1950-1961 wurde der Wanderungsgewinn Westberlins zu über 4/5 (86,1 %) gegenüber der DDR (einschließlich Ostberlins) realisiert (Hoffmeister, 1990, 75) - durch Ansiedlung von ausländischen Einwanderern kompensiert. Die Abwanderungen in das Bundesgebiet und ins Ausland ließen sich so - trotz Schwankungen - in etwa ausgleichen."<sup>5</sup>

Der Ostteil Berlins hatte sich insbesondere seit den 60er Jahren auf seine privilegierte Stellung als DDR-Hauptstadt kappriziert, und zugleich eine extensive Forcierung der industriellen Entwicklung und des Wissenschaftspotentials betrieben. Die riesigen Großwohnsiedlungen insbesondere im Nordosten der Stadt hatten den Bevölkerungsschwerpunkt aus der historischen Mitte an die Peripherie verlagert, während die Raumstruktur der Arbeitsplätze weitgehend unverändert geblieben war. Der tägliche Peripherie-Zentrum-Peripherie-Arbeitspendelverkehr wurde hauptsächlich durch ÖPNV (S-, U-, Straßenbahn und Bus) zu Niedrigtarifen bewältigt.

Das brandenburgische Umland Berlins war - "außer von Erscheinungen der 'Verdatschung' und vom Aufbau Ostberliner Industriefilialen, Ferien- und Schulungsheime ((das alles aber,

<sup>3</sup> Scherf 1997, 230  
<sup>4</sup> vgl. Scherf a. a. O., 231  
<sup>5</sup> Scherf a. a. O.



geläufigen Gerüchten zuwider, dann doch flächenweise nicht zu knapp (U. M.) - nicht weiter suburbanisiert worden.“<sup>6</sup> Damit war der DDR - spezifische Suburbanisierungstypus eines "goldenen Dreiecks" - wie Bernd Hunger das lax genannt hat - von 'Arbeit, Platte, Datsche' eingerichtet. Daneben gab es allerdings auch gewachsene Verflechtungen zwischen dem östlichen Umland und den Ostteilen Berlins qua Arbeitspendel-, Migrations-, Erholungs-, Versorgungs- und Entsorgungsverflechtungen.

"Traditionsreiche Gebiete der stadtnahen Landwirtschaft (Oderbruch, Spreewald, Havelländisches Obstbaugebiet um Werder-Glindow) hatten sich unter den Bedingungen weitgehender agrarischer Eigenversorgung der DDR hauptsächlich auf den Absatzmarkt Ostberlin orientiert, wobei auch beschränkte Beziehungen zu Berlin (West) bestanden. Der höhere Industrialisierungs- bzw. Urbanisierungsgrad sowie die höhere Industrie- und Bevölkerungsdichte blieben im wesentlichen auf verkehrsgünstig gelegene lokale Konzentrationspunkte - mittel- und kleinstädtische Siedlungszentren - begrenzt. Das Umland besaß einen geringen Grad der Zersiedlung, landschaftlich hochwertige Freiräume für Erholungszwecke und umweltverträglichen Wohnungsbau sowie verkehrsgünstig gelegene Reserveflächen für Gewerbesiedlungen, aber auch große Rückstände und Defizite bei der infrastrukturellen Erschließung (Straßenqualität, Abwasserentsorgung, geordnete Deponien u. ä.)."<sup>7</sup>

Der krisenhafte deutsche Vereinigungsprozeß bedeutet dann natürlich gerade auch für die Berlin-Brandenburgischen Suburbanisierungsprozesse: *Seit 1989 ist alles anders* - aber eben auf der Grundlage von relativ persistenten historischen Sedimentschichten. Die beiden wichtigsten wurden eben knapp erwähnt: Das deutsche Einigungsgeschehen mit seinem kompletten Institutionentransfer, den Finanztransfers und Akteursubstitutionen (Wiesenthal 1995) lieferte für das Folgende den abstrakten Rahmen. Die Startprogrammierung unter der Leitung der Steuerungsmedien Geld und Recht ist inzwischen hinlänglich genau beschrieben worden. Gerade vor diesem Hintergrund wird das - im Vergleich zu anderen metropolitanen Agglomerationsräumen spezifische - Gemisch von "Angleichungs- und Differenzierungstendenzen" (Konrad Scherff) innerhalb der Suburbanisierungsprozesse im engeren Verflechtungsraum von Berlin und Brandenburg auffällig. Schon auf der Ebene der objektiven Strukturdaten also, die für Suburbanisierungsprozesse einschlägig sind, lassen sich differente, z. T. gegenläufige, teilweise aber auch analoge Tendenzen gegenüber Suburbanisierungsverläufen anderer westlicher Metropolenräume feststellen. Damit sind wichtige objektive Problemrahmungen markiert, innerhalb derer die kulturellen Kodierungen der faktischen Suburbanisierungsverläufe ihre eigenständigen Wahlen und Optionen ausbilden.

Zur gegenwärtigen Lage sind einige weitere (wie immer kursorische) Bemerkungen nötig:

Nach wie vor sind die Ränder der Hauptstadt von einem enormen Dichte- und Funktionsgefälle zwischen Berlin und seinem Umland geprägt. Damit sind unstrittige siedlungsstrukturelle und naturräumliche Qualitäten verbunden. Der IRS-Forscher Henning Nuissl, in einer Analyse dessen, was er "Speckgürtelchenbildung" nennt, kommt deshalb zu dem Fazit

"Jenseits des fast überall bis an die Stadtgrenze reichenden Berliner Weichbildes, im unmittelbaren Berliner Umland, entsprechen die Bevölkerungs- ebenso wie die Siedlungsdichte

(also Einwohnerdichte pro Siedlungs- und Verkehrsfläche), die in planerischer Hinsicht vor allem als Maßzahl des Nachverdichtungspotentials relevant ist, oder auch der als Siedlungs- und Verkehrsfläche genutzte Flächenanteil weiterhin der Struktur in einem dünn besiedelten Flächenland. Ebenso erstrecken sich die zentralen Funktionen Berlins vielerorts bis nahe an den Stadtrand, während in den angrenzenden Bereichen Brandenburgs ein Siedlungsnetz existiert, dessen zentralörtliche Struktur durchaus mit jener in den ländlich-peripheren Bereichen des Landes vergleichbar ist. Die Verteilung der unterschiedlichen Siedlungsgrößenklassen läßt hier, wenn auch undeutlich, eine axiale Anordnung der größeren Gemeinden erkennen. Der Strukturbruch an der Stadtgrenze zeigt an, daß sich unmittelbar jenseits der Stadtgrenze ein weitgehend intakter Landschaftsraum erstreckt, der enorme Flächenpotentiale zur Nachverdichtung und - planerisch sicherlich kritisch zu bewerten - zur Neuerschließung von Siedlungsgebieten birgt. Dabei besteht zwischen der Dichte und der Gemeindegröße nach Bevölkerung ein deutlich positiver Zusammenhang. Das deutet darauf hin, daß die am leichtesten zu aktivierenden Expansions- und Nachverdichtungspotentiale sich vorwiegend in den kleineren, meist ungünstig zwischen den radialen Achsen gelegenen Gemeinden befinden."<sup>8</sup>

Nuissl hat des weiteren untersucht, welches faktische Ausmaß die siedlungsstrukturellen Entwicklungen im engeren Verflechtungsprozeß haben, wie sie sich kleinräumig verteilen und wie es um ihre planerische Steuerbarkeit bestellt ist. Dazu wurden für 99 in unmittelbarer Nähe zur Stadtgrenze gelegene brandenburgische Gemeinden Daten etwa zur verbindlichen Bauleitplanung analysiert. Sein Resümee:

"Die Analyse der Planungs- und Baugenehmigungsdaten für den peripheren Bereich des Metropolenraums Berlin zeigt, daß eine seit 1989 in Gang gekommene spürbare Entwicklungsdynamik auch räumliche Auswirkungen hat, die diesen Raum stellenweise schon erheblich verändert haben. Diese Dynamik erreicht bislang allerdings nicht das vielerorts erwartete und auch erwünschte Ausmaß. Dementsprechend verhalten verlaufen bislang auch noch die Suburbanisierungsprozesse im Berliner Raum; gerade in den frühen neunziger Jahren waren ja großmaßstäbliche Randwanderungen erwartet und zum Teil auch befürchtet worden. Auch ob sich die jetzt wieder kursierenden, die nächste Zukunft betreffenden Suburbanisierungserwartungen als realistisch erweisen, muß angesichts der faktischen raumstrukturellen Entwicklungen zunächst - eher skeptisch - abgewartet werden, nicht zuletzt, weil die gesamte Hauptstadtregion derzeit in besonderem Maße von wirtschaftlicher Rezession betroffen ist. Kleinräumig sind die Entwicklungen am Berliner Stadtrand sehr unterschiedlich verlaufen (vgl. auch Nuissl/Joerk 1997). Die metropolitane Peripherie bildet einen recht gleichmäßigen Flickenteppich von bauleitplanerischen und baulichen Aktivitätszentren und solchen Orten, wo relative Ruhe herrscht. Generelle Trendprognosen zur Entwicklung der gesamten Region müssen daher ohnehin, sofern ihre Auswirkungen auf die räumliche Struktur der Region Berlin-Brandenburg im allgemeinen, der Peripherie der Hauptstadt im besonderen abgeschätzt werden sollen, vor dem Hintergrund der spezifischen lokalen Gegebenheiten beurteilt werden."<sup>9</sup>

Henning Nuissl hat probeweise einige dieser Befunde zu einem sogenannten "Transformationsindex" für die Berliner Außenbezirke wie die Brandenburgischen Randgebiete zusammengefaßt.

<sup>6</sup> Scherff a. a. O.  
<sup>7</sup> Scherff a. a. O., 232

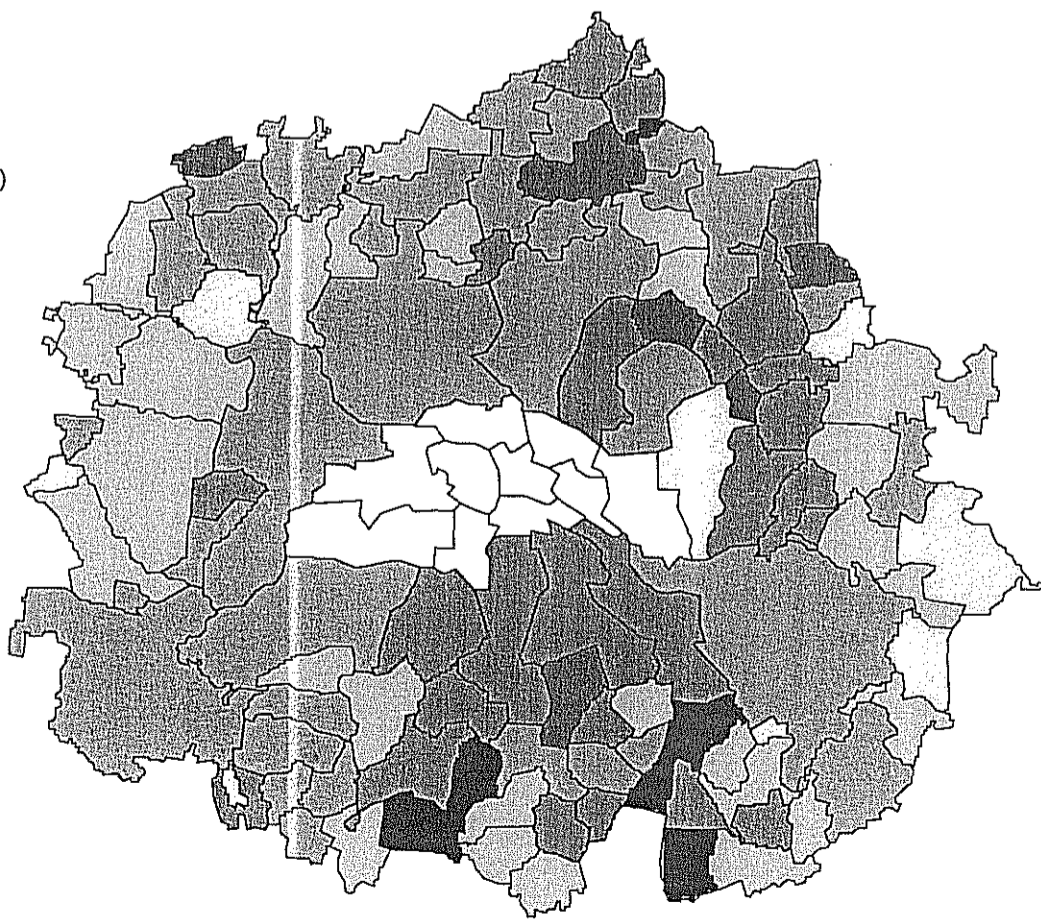
<sup>8</sup> vgl. Henning Nuissl, Räumliche Entwicklungen im "Speckgürtelchen". In: *Raumplanung*. Dortmund 1997, S. 109 ff.  
<sup>9</sup> vgl. H. Nuissl a. a. O., S. 9

## Transformationsindex

Für den Index verwendete Variablen

- Einwohnerentwicklung (90-94)
- Bevölkerungsentwicklung/Frauen zwischen 18 und 30 Jahren (91-93)
- Entwicklung des Frauensanteils an der Bevölkerung zwischen 18 und 30 Jahren (90-93)
- Wanderungssaldo (92-94)
- Bevölkerungsdichte (93)
- Siedlungsdichte (93)
- Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche (90)
- Neubaubruttogeschossfläche je EinwohnerIn (92/93)
- Entwicklung der Einwohnerzahl je Wohnung (90-93)
- Zentralörtliche Gliederung
- Bodenrichtwert (93)

	50 bis unter 220
	220 bis unter 270
	270 bis unter 320
	320 bis unter 370
	370 bis unter 420
	über 420



Graphik: IRS

Daten: StaLa Berlin, LDS Brandenburg

Zu einem ähnlichen Fazit über die 'Re-Kombination' von Angleichungs- und Differenzierungstendenzen im Falle des Berlin-Brandenburgischen Suburbanisierungsprozesses an die Entwicklungsverläufe in anderen Agglomerationsräumen kommt der Migrationsforscher *Maurizio Guerrazzi*. Guerrazzi hat insbesondere die Migrationsbewegungen in italienischen und deutschen Verflechtungsräumen verglichen, so etwa zwischen Mailand und Berlin. Auffällig werden dann einmal die riesigen, flächenreichen Berliner Außenbezirke und eine demographische Stagnation im urbanen Verflechtungsraum insgesamt. Während es etwa im Mailänder Verflechtungsraum zu einer dynamisch-lebhaften demographischen Entwicklung nicht nur im Kern, sondern auch im urban core sowie dem ersten und zweiten Ring der Agglomeration kommt, können die Brandenburger Umlandgemeinden im Jahre 1995 erstmalig die seit 1989 entstandenen Bevölkerungsrückstände gerademal ausgleichen. Der Sterbefallüberschuß annulliert den leichten Zugangsüberschuß. Die Differenz wird auf Seiten der Bevölkerungsdichte noch drastischer. Guerrazzi bemerkt trocken: "Die Gebiete um Berlin zeigen überhaupt keine typische demographische Dichte für einen Verflechtungsraum".<sup>10</sup>

Die regionalökonomischen Prozesse der *Gewerbe- und Industriesuburbanisierung* lassen dann sicherlich teilweise gewisse Potentiale zur dynamisierenden 'Angleichung' der Berlin-Brandenburgischen Entwicklung an die bekannteren westeuropäischen Metropolen-Verflechtungstrends erkennen.<sup>11</sup> Allerdings sind auch hier spezifizierende Anmerkungen nötig:

Weit verbreitet ist der "auch in anderen von Umbrüchen geprägten Großstadtreionen typische Konflikt zwischen den sich international ausrichtenden Agglomerationsräumen einerseits und den Lebens- und Wirtschaftsinteressen des Hinterlandes andererseits."<sup>12</sup> Die Gewerbe- und Industriesuburbanisierung im Falle Berlin-Brandenburg ist dabei in besonderer Weise von externer Kapitalzufuhr und exogenen Impulsen abhängig, was sich u. a. im Wuchern von Zweigniederlassungen niederschlägt, einer schwach ausgebildeten Mittelstandsstruktur und unterentwickelten suburban-regionalen Netzwerke, die allerdings jetzt inselartig zunehmend enger vertaktet werden. Einige durchaus beachtliche Ansiedlungserfolge im Gewerbe- und Industriebereich sind unter enormen öffentlichen Subventionen erfolgt und sofort im Stile symbolischer Politikformen mit großen Hoffnungen beladen worden. Die Hoffnung ist natürlich, daß sie die Funktion innovativer Kerne für die Agglomerationsraumentwicklung übernehmen werden. (Henningsdorf als Verkehrssysteme-Kompetenzzentrum, Dahlewitz für die Flugzeugmotorentechnologien, Mercedes in Ludwigsfelde usw.).<sup>13</sup> Zumeist gleichen diese innovativen Kerne aber doch eher Kathedralen in der Wüste oder genauer neuen Hightech-

<sup>10</sup> vgl. Maurizio Guerrazzi, Grundlinien der suburbanen Entwicklung Berlins nach 1989. Man., Erkner 1997

<sup>11</sup> vgl. dazu die Analysen von Helmut Seitz, "Quo Vadis Berlin. Eine ökonomische Analyse." Man., Nov. 1996

<sup>12</sup> Kujath, Hans Joachim, 1997, S. 2

<sup>13</sup> Eine dieser Innovationskern-Hoffnungen unterziehen wir im Rahmen des "Ränder der Hauptstadt"-Projektes einer genaueren, einzelfallgestützten Untersuchung. Gegen die florierende Entwicklung des ortsansässigen "global players im Märkischen Sand" bleibt die Gemeindeentwicklung extrem zurück. Der in unserem Titel verwendete Ausdruck "Nationalpark DDR" entstammt einem Interview, in dem diese extreme Entwicklungsdisparität sowie die Entwicklungsblockaden auf Gemeindeebene thematisch wurden.

Kirchen im Märkischen Sand. An dem extremen Dichtegefälle als hier zu plausibilisierendem dominantem Strukturbefund zum Suburbanisierungsprozeß zumindest ändern sie bislang noch wenig.

Ein Wort noch zur *Wohnsuburbanisierung*. Nach Schätzungen des Brandenburger Landesverbandes im Verband der deutscher Makler sind 95 % aller Wohnungen im "Speckgürtel" an Kapitalanleger aus den alten Bundesländern gegangen. Auf Grund des Hochpreisniveaus mit Quadratmeterpreisen von 6.000 DM stünden inzwischen 20-30 % der Wohnungen in den Park- und Stadtvillen leer, Folge auch der nach der Wende übersteuerten Bodenpreise.<sup>14</sup> Damit werden einmal die steuerpolitisch flankierten, völlig überzogenen Suburbanisierungshoffnungen der ersten Nachwendzeit deutlich. Implizit wird aber auch erkennbar, wie zeitgleich mit dem den Verflechtungsprozess zunächst regelrecht traumatisierenden Rechtsinstitut der *Restitution*<sup>15</sup> anonyme Fonds und institutionelle Anleger auf den Plan treten und die sich langsam ändernden Raumstrukturen plötzlich mit einer völlig neuen Eigentümerstruktur unterfüttert haben. Das wiederum hat enorme 'ungeplante Nebenwirkungen' auf die Sozialmilieus und deren kulturelle Kodierungspraktiken des Verflechtungsprozesses und damit auf den kulturellen 'Resonanzboden' für Suburbanisierungsprozesse selbst (s. unten unsere Analysen in Punkt 2).

Innerhalb der Verflechtungsmilieus im Agglomerationsraum Berlin-Brandenburg mit ihren weiterhin dispersen Dichten, ihren *Speckwürfeln*, einigen Hightech-Kathedralen und flächendeckenden Veränderungen der Eigentumsstrukturen hat die Nachwendform der restitutions- und abschreibungsgetriebenen Wohnsuburbanisierung zunächst wie ein *Schock* gewirkt. Zu den von Helmut Seitz summarisch aufgelisteten vier Schockerfahrungen nach der Wende (politischer Schock, finanzwirtschaftlicher Schock, ökonomischer Schock, geographischer Schock)<sup>16</sup> muß also dieser  *fünfte regionalkulturelle Transformationschock* notwendigerweise mit hinzugenommen werden, um die Spur der Suburbanisierungsprozesse im engeren Verflechtungsbereich adäquat rekonstruieren zu können. Mehr noch: dieser 'Kulturschock' im Nachwende-Suburbanisierungsprozeß bildet eine wichtige Kodierungsfolie, mittels derer die anderen Teil-Schocks - zumindest phasenweise - in eine neue, für den Gesamtprozeß der Suburbanisierung relevante Zusammenhangsgestalt gebracht wurde. Eine allgemeinere These läßt sich an diese "dramatisch" zugespitzte Suburbanisierungserfahrung anschließen: auch in den zunächst unscheinbareren normalisierten Suburbanisierungsverläufen (die eben per kultureller Kodierungen normalisiert werden) läßt sich nur unter Rekurs auf derartige kulturelle Normalisierungspraktiken entscheiden, ob etwa im jeweils untersuchten Fall ein eigenständiger oder aber ein bloß 'nachholender' Suburbanisierungspfad eingeschlagen wurde.<sup>17</sup> Gegen einen möglichen moralisierenden Anschein sind mit diesem Befund keine kulturell-idealistischen Intentionen verknüpft. Inzwischen wird dieser 'Kulturschock' denn auch von den

<sup>14</sup> vgl. Tagesspiegel 17.02.1997

<sup>15</sup> vgl. den Aufsatz von Hartwig Dieser. Restitution. In: H. Häußermann, Neef, 1996

<sup>16</sup> vgl. Helmut Seitz, a. a. O., S. 2

<sup>17</sup> vgl. in diesem Zusammenhang auch die neuen ökonomisch-kulturell gemixten 'Standort-Faktoren-bündel', die für die weitere nachhaltige Entwicklung des Metropolraums stetig an Relevanz gewinnen.

imaginativeren Teilen der Verflechtungsmilieus und ihren Bürgerinitiativen längs schon 'professionell' in Szene gesetzt, medial flankiert und translokal kommuniziert.

*Ein Beispiel:* Klaus Töpfer, der unerschrockene Bundesbauminister, war am 09. April 1997 - wie versprochen zum zweiten Mal - in *Klein-Machnow*, das sich während der letzten 5 Jahre zunehmend zur Hochburg der "Suburbanisierungs- und Restitutionsgeschöckten" entwickelt hat. Er hat sich dort als bau- und suburbanisierungspolitisch sondierender Blitzableiter dem immer noch kochenden Zorn der Betroffenen gestellt.<sup>18</sup> Die *helle* Seite der Suburbanisierung sowie die Kulturalisierungshoffnungen einer universalistischen Eigentumsordnung prallte in einem theatralisch und real kochenden Saal auf die *dunkle* Seite der Suburbanisierung - mit ihren Pathologien, Krisen, Brüchen, restitutionsgestützte Erosionen örtlicher Vertrauensformen. Im Dezember will Töpfer ein drittes Mal kommen. Drei Akte also - in denen mediengerecht die besonderen Verwerfungen des Kontrastfalls Berlin-Brandenburger Wohnsuburbanisierung aufgeführt, theatralisch zugespitzt, zu telegenen Konflikten geschürzt - und dann möglicherweise einer symbolisch schwebenden, moderierenden Lösung zugeführt werden.

In einem 2. Teil soll nun mit Hilfe von 3 (unterschiedlich extensiven) kulturellen Fall-Miniaturen die Behauptung einer eigenständigen Strukturierungsdimension von Suburbanisierungsverläufen - derjenigen der kulturellen Kodierungen, Weltbilder, Orientierungsmuster, Lebensformen - etwas weiter plausibel zu machen versucht werden.

## 2. Fallstudien aus dem Laboratorium des Verflechtungsprozesses

### - Vorbemerkung 1:

Die Relevanz kultureller Ausdrucksgestalten im Zusammenspiel der Sozialraumentwicklungen mit den Funktionssystemen von Ökonomie und Politik läßt sich auf vielerlei Weise demonstrieren. Vorweg möchte ich hier nur einen gleichsam theoriertechnischen Effekt der 'systematischen Rücksicht auf Kultur'<sup>19</sup> in Suburbanisierungsdiagnosen anmerken: die 'Determinationsverhältnisse' zwischen Ökonomie, gebauten Räumen und Verhalten werden damit begriffstechnisch 'reflexiver' und in einem zu präzisierenden Sinne zugleich auch

<sup>18</sup> Die häufig vermutete *Differenz von Stimmung und Lage* in den Verflechtungsgemeinden ist dabei selber noch einmal gemischt zu sehen. Laut Auskunft der amtsfreien Gemeinde herrscht auf dem Klein-Machnow-er Arbeitsmarkt etwa faktisch Vollbeschäftigung: 1 % der erwerbstätigen Klein-Machnow-er sind ohne Arbeit, allerdings ist die Rede von 70 bis 80 % Restitutionsfällen. Insgesamt hält sich die Arbeitslosenquote im engeren Verflechtungsraum bekanntlich weit unter Landesdurchschnitt, bei 8-10 %.

<sup>19</sup> Kultur, kulturelles System, kulturelle Ausdrucksgestalten: nur der Abkürzung halber bediene ich mich hier eines gemäßigt parsonianischen Begriffsapparates: um nämlich um das Zusammenspiel von weitgehend informell-strukturierten lebensweltlichen Bezügen und Beziehungen mit institutionell oder quasi institutionell ausgeprägten 'Kultur-Institutionen' "anzutönen". Seit den Arbeiten von Marc Granovetter ist auch für die Funktionssystem-adressierten Sozialwissenschaften wieder deutlicher geworden, daß Ökonomie/Politik/Recht/Verwaltung/Planung in diesem Sinne strukturell notwendig und systematisch eingebettet, eben auch in 'Kultur' eingebettet sind. Um diese strukturierten Einbettungsverhältnisse und ihre mal Vertrauen sichernden, mal Vertrauen erodierenden, vor allem aber flächendeckend sich neuformierenden "Einbettungsverhältnisse" im Rahmen von Suburbanisierungs- und Verflechtungsmilieus geht es also hier unter dem Titel Kultur, kulturelles System usw.

gegenstandsangemessener angesetzt. Um ein Beispiel zu geben: Die Zwänge des Bodenmarktes auf den Suburbanisierungsprozeß etwa und das Operieren der bekannten eigensinnigen Tendenzen der Bodenpreisfunktionen werden in der Regel verkürzt analysiert. Faktisch wirken sie auf dem 'Umweg' über kulturelle Rekodierungen, über die Wirkung der Werte und Grundmuster der Lebensführung in die push- und pull-Faktoren etwa der Wohnsuburbanisierung hinein (in der Handlungstheorie sind dafür die Termini Gründe und Ursachen gebräuchlich). Es geht uns also keineswegs um das Bestreiten der objektiven Gewalt von 'determinierenden' Faktoren der Suburbanisierungsprozesse, sondern um eine gegenstandsangemessene, kulturelle Kodierungen berücksichtigende Rekonstruktion ihrer Wirkungsweisen.

### - Vorbemerkung 2:

*Zum methodologischen Status von Einzelfallanalysen:* In der Form von knappen, exemplarischen Fallskizzen, entstanden aus längeren Einzelfallrekonstruktionen, sollen jetzt drei kulturelle Ausdrucksgestalten skizziert werden, die unterschiedliche Facettierungen der konflikt- und optionsreichen alltags- und berufskulturellen Verflechtungen im Berlin-Brandenburgischen Suburbanisierungsprozeß belegen können. Die größere Anschaulichkeit und selbst eventuelle Unterhaltungsqualitäten von einzelfallzentrierten Darstellungsformen sollten aber nicht als historistisches Faible für den unvergleichlichen Einzelfall mißverstanden werden. Im Gegenteil. Dahinter steht ein hartes, sequentiell operierendes Rekonstruktionsparadigma, das unter anderem Struktur- und Prozeßanalysen im Sinne eines genetischen Strukturalismus zusammenzufügen beansprucht.

Gegen die falsche, aber übliche Identifikation von Verteilungsfragen mit Verallgemeinerungsproblemen in den Diskursspielen von qualitativen und quantitativen Formen der Sozialforschung - ist daran zu erinnern, daß einzelfallbezogene Analysen, wenn sie denn den strengen Regeln der Sequenzanalyse folgen, natürlich *notwendig* immer zugleich auch strukturelle Generalisierungschancen, Fragen also der strukturellen Kopplung und Anschlußfähigkeit der in Form eines Einzelfalls analysierten Gegenstandsstrukturen mit analysieren. An jeder Sequenzstelle des untersuchten Entwicklungsprozesses - also etwa der Entwicklung einer einzelfallgestützten Suburbanisierungstypik - werden mit den strukturell möglichen und dann faktisch selektierten Optionen Fragen der *Verallgemeinerbarkeit* von Strukturhypothesen und Fallstrukturen mit-analysiert. Die Frage der *Verteilung* einer - in diesem Sinne in generalisierte Optionen und Selektionen eingebetteten - Fallstruktur ist dann ein zweites, wichtiges, aber eben anderes Problem. Die über Einzelfälle rekonstruierten 'generalisierungshaltigen' Strukturtypiken lassen sich natürlich jederzeit in einem weiteren methodischen Schritt auf ihre Verteilung hin untersuchen.

Für die methodologische Stellung der Einzelfälle (das können zunächst Individuen, aber auch Gruppen, Milieus, Gemeinden etc. sein) ergibt sich daraus: Die Sequenzanalyse macht zwingend deutlich, warum die unter der Aegide der cartesianischen Leitdifferenz von "objektiv" und "subjektiv" verordnete *positivistische* Residual-Bestimmung der Einzelfälle als Ort des bloß Subjektiven, des Ephemeren, des Idiosynkratischen, des

Zufälligen so unsinnig und strukturtheoretisch falsch ist. Die Einzelfälle mit ihrer lebens- oder organisationspraktischen Bildungsgeschichte, ihren Akteurskonstellationen und dem strukturellen Dauerdilemma von Entscheidungszwang und Begründungsverpflichtungen (s. U. Oevermann, 1996) ziehen durch die Optionen-Mannigfaltigkeit der jeweiligen Forschungsgegenstände und ihre sozialen Raumzeitlichkeiten hindurch an jeder Gelenkstelle der untersuchten Handlungssequenz eine hochstrukturierte, und insofern auch mit einfallüberschreitenden generalisierten Bedeutungs- und Handlungsoptionen aufgeladene *Strukturierungsspur*. Statt die Einzelfälle also als Hort der subjektivistischen Zufälligkeit methodisch zu marginalisieren (und damit zugleich auch immer ein Stück weit inhaltlich zu diffamieren), muß man an ihnen vielmehr also die *Strukturierungsspur eines Typus* herauszulösen zu versuchen - und zwar nach intersubjektiv überprüfbar, eben sequenzanalytischen Kriterien. Georg Simmels Rede vom "individuellen Gesetz" mag zusätzlich anregen, die Dialektik von Individualisierung und Strukturierung in den Einzelfällen methodologisch kontrolliert und strikt falsifikationistisch Ernst zu nehmen. Danach würden wir uns also eines Kategorienfehlers schuldig machen, wenn wir 'Verteilungsfragen' nach der Art: "How many Cases in Your Cell" mit der ganz anderen Frage der Rekonstruktion der generalisierungshaltigen Strukturierungsart der Einzelfälle verwechseln. Über die methodischen Rekonstruktionsverfahren wird dabei *immer* an individuelles Allgemeines thematisch; insofern öffnen sich dabei auch über die jeweilige Raum-Zeit-Stelle hinausweisende Generalisierungspfade.

- Schließlich und nicht zuletzt: Sequentielle Einzelfall-Strukturrekonstruktionen sind ein äußerst *forschungsökonomisierendes* Mittel und zwar, gerade um *neue, emergierende* Formen der regionalen Soziokulturen etwa im Suburbanisierungsprozeß - z. B. an den Rändern der Metropole Berlins und in seinen Verflechtungsmilieus - aufzuspüren und in ihrer Entwicklungslogik zu rekonstruieren. Einzelfälle werden dabei immer auch als potentielle Bildungskerne von neuen, anschlussfähigen Raumbedürfnissen kenntlich, auf die Analysen zum faktischen Suburbanisierungsprozeß, Ressortpolitiken und Korridorplanungen für die gegenwärtigen Verflechtungsräume in Zukunft eher stärker werden reagieren müssen.

Die nun folgenden Fälle stammen aus zwei extrem kontrastierenden Gemeinden im engsten südlich-südwestlichen Verflechtungsraum von Brandenburg mit Berlin. Beide liegen in der wohl dynamischsten Planungsregion des -Verflechtungsraum, Havelland-Fläming (ca. 47 % des Flächenanteils dieser Planungsregion befindet sich im engeren Verflechtungsraum).

Einige Strukturdaten im Vergleich

	Otterstedt	Grünow
	Amt Rangsdorf, Teltow-Fläming	amtsfrei Potsdam-Mittelm.
Einwohnerzahl	ca. 1.673	ca. 11.068
Bevölkerungsdichte	163	939
Siedlungsdichte	1.029	2.118
Fortzüge 1992-95 (in % Ew. '91)	151	210
Zuzüge 1992-95 (in % Ew. '91)	199	221
Arbeitsplätze (geschätzt)	550	4.500
Arbeitslosenquote (geschätzt)	k. A.	< 1 %
Gewerbebetriebe (IHK, Handwerkskammer) je Tsd. Einw.	65	55
Restitutionsbelastungsquote	ca. 70 %	ca. 80 %
Genehmigte Bebauungspläne in ha, bis 3/95	30 (G-Gebiete)	63,2 (W- u. M-Gebiete)
Baugenehmigungen Wohngebäude 1992/93 (BGF je Ew.)	0,7	0,6
Baugenehmigungen Nichtwohngebäude 1992/93 (BGF je Ew.)	33,4	0,5
Verkehrsanbindung	Regionalbahnhof, Autobahn, Bundesstraße	Buslinien nach Berlin, Teltow und Potsdam, Autobahn
Zentralörtliche Funktionen	keine	keine
BT-Wahl '94		
SPD	43,6	45,6
CDU	27,9	19,5
PDS	20,9	25,1
Grün	2,6	5,5
FDP	2,2	2,8

Daten: LDS, LUA Brandenburg

Die beiden kontrastierenden "Verflechtungsmilieus" auf Gemeindeebene haben wir - neben einer Sekundäranalyse von Sozial- und Siedlungsstrukturdaten (vgl. die kurzen Angaben unter 1.; deren Grundbefund läßt sich vielleicht im Begriff der "Speckwürfel im Märkischen Sand" zusammenziehen) - nach dem Vorbild des Theoretical Sampling (Glaser, Strauss) mit einem kontrastiven Netz von Einzelfallanalysen überzogen. Daraus sollen hier drei unterschiedliche Aspekte der kulturellen Codierung von Suburbanisierungsprozessen skizziert werden.

- Der 1. Fall handelt von der Rolle der sportiver Lebensstile im Suburbanisierungsprozeß. Lebensstile, sportive zumal, werden ja nur selten mit traditional-vergemeinschaftungsbezogenen Wert- und Lebenshaltungen in Verbindung gebracht. Der schockartige Suburbanisierungsprozeß und die damit neu eingerichtete Destinktions-Choreographie Ost-West bewirken aber gerade dieses, wie zu zeigen sein wird, mit Raum- und Suburbanisierungsfolgen.
- Der 2. Fall, genauer ein Fallpaar, betrifft die Rolle zweier Planungskulturen und entsprechender Berufsmilieus die im faktischen Verflechtungsprozeß von Brandenburg mit Berlin aufeinanderprallen. Auch hier spielt die kulturelle Rekodierung des Ost-West-Verhältnisses eine gewichtige Rolle.
- Der dritte, hier nur ganz knapp zu skizzierenden Fall betrifft eine Form von "ökologisch" drapierter NIMBY-Strategie, mit der Akteure der ersten Nachwende-Suburbanisierungswelle drohende weitere Suburbanisierungsprozesse auf sehr besondere Weise abzublöcken versuchen.

1. Klaus-Peter Rasch und die Rolle sportiver Lebensstile im Suburbanisierungsprozeß von Berlin mit Brandenburg<sup>20</sup>

Klaus-Dieter Rasch, erfolgreicher Sproß des lange Zeit weltweit adorierten DDR-Sportsystems, letzter weißer Europäer in einem 200 m - Olympia-Finale: ein schneller Mann also. Auf der Oberflächenebene von Einstellungstypiken, Verhaltensregularitäten und Lifestyle-Elementen, wie sie modernisierungs- und lebensstiltheoretische Sozialstruktur- und Zeitdiagnosen favorisieren, gibt es zunächst keine Zweifel: Der neue Selbständige Rasch erscheint als *knallharter, relativ traditionsentlasteter Nachwende-Modernisierer*, der mit der ihm eigenen Grundschnelligkeit neue Märkte im Segment von sportiven Lebensstilen wittert und ziel-sicher sich genau in diesem boomenden Markt der globalisierenden Versportlichung über Lifestyle selbständig macht. Mit der Gründung eines größeren Fitniss-Centers im südlichen Speckgürtel von Berlin plazierte er sich in der Herzkammer von metropolitenen Suburbanisierungs- und Gentrifizierungstrends, nahe der neuen Wohnorte und Hightech-Kathedralen hochmobiler Zeitgenossen beiderlei Geschlechts, die die allgemeine Tempobeschleunigung ihrer Lebensverhältnisse seit der Wende zu einem neuen Typus der sportiven Lebensführung

<sup>20</sup> Ich danke Guido Leuchtenberg für die Einwilligung den von ihm im Rahmen meines Milieu-Forschungsseminars an der Humboldt-Universität betreuten, transkribierten und bearbeiteten Fall hier für andere, auch begriffsstrategische Zwecke zu nutzen.

verbinden. Insofern findet Klaus-Dieter Rasch für seine Kundschaft auch das materische Jetztzeit-Label: "Aktive Leute, die ihr Leben auf der Reihe haben und sich zusätzlich fit halten!" Das bekannte Lebensstil-Typen-Kabarett von DINK's (Double Income No Kids), erweitert um neue, hochmobile "Speckgürtel" - Singles, evelierte grünen Kragengemeinden-Witwen und chronisch Junge jeden Alters drängt sich damit als Klientenpool auf. Soviel zur Oberflächendeutung.

Fallinkonsistenzen und Analyseprobleme mit dieser Deutung führten dann sehr schnell zu einer zweiten, komplexeren Interpretation, in der die hektische, weil über Modezyklen geregelte Veränderungsrythmik der 'oberflächlichen' Lebensstile und ihrer Märkte gleichsam unterfüttert wird durch *latenter*, renitentere kulturelle Strukturierungsniveaus mit einer differenteren und langsameren Veränderungslogik, mit eigenen Angemessenheitsurteilen und anderen 'Transformationsgeschwindigkeiten'. Ich möchte aus der umfangreichen Strukturrekonstruktion dieses Falles "for the sake of the argument" lediglich *einen* Analysepfad herausgreifen und beinahe karikaturhaft zuspitzen:

- Bei einer genaueren Analyse der Interaktionsstrukturen fällt Klaus-Dieter Rasch's Fitniss-Studio schnell aus der 'westlichen' Typik und ihren 'nachholenden' erlebnisgesellschaftlichen Modernisierungspfaden der Lebensführung heraus. Diese läßt sich vielleicht so zusammenfassen: Gewinnerorientierter, halb-öffentlicher Versammlungsort individualisierter Artgenossen, die vor dem Hintergrund globalisierter 'hochmodischer' Kulturmuster ihren Leib/Körper als Kernkomponente eines schnell sich ausdifferenzierenden Distinktionsraumes sportiver Lebensstile hegen, pflegen und zu plazieren versuchen. Die Interaktionsstruktur scheint durch eine relativ begründungsentlastete, modisch-lockere Mischung geprägt zu sein: halb distanz, halb anonym - gleichwohl kontakt-offen und gesellig, wobei temporäre intimere Körperannäherungen nach dem Fitnissbesuch durchaus als Hoffnungsstruktur über den fitmachenden Geräten schwebt.

Vergleichen wir gegen dieses Westmodell nun Klaus-Dieter Rasch's eigenes Fitniss-Studio: Auffällig ist sofort das fast familiäre Ambiente seines "Klubs", wobei in seiner kaufmännisch präzisierten Selbstwahrnehmung das *Klubartige* dieses relativ geschlossenen Kreises von bewegungsfreudigen Solidargenossinnen und -genossen nicht abnimmt, sondern "immer stärker wird". Gegen das Westmodell wirkt dieser Fitniss-Klub nicht nur 'irgendwie anders', sondern er scheint beinahe gegenläufig kodiert zu sein: als neuer, fitmachender sozialer Raumtypus für das Abfedern der Kosten der Erosion von Solidaresourcen im Suburbanisierungsprozeß der Nachwendezeit, jetzt allerdings gegen Bezahlung. Dieser neue Sozialraumtypus wird von Rasch und seinen Gästen - mit einer anamnetischen Geste Richtung frühere Zeiten und ihre Rauchgewohnheiten - "Klub" genannt. Hier werden die sozialen, kulturellen und ökonomischen Kosten, aber auch die neuen Chancen der Nachwendezeiten aufgefangen, durchgesprochen, z. T. gemeinsam dramatisiert, insbesondere aber strategisch entproblematisiert. Wie in einem *Experimentraum* lassen sich hier soziokulturelle Neuformierungen von Verhaltenstypiken im Verflechtungsgeschehen von "Mark und Metropole" beobachten. Das gesellige Ambiente des Klubs mit seiner Mixtur

von körperlicher Leistungsabgabe, Unterhaltung und familienförmigen Solidarbeziehungen begünstigt dabei die 'Erfindung' von einigermaßen spannenden und gespannten Kulturmischungen zwischen krisengehärteten Vorwende-Traditionen und den Lebensform-Insig-nien von (in einem fast Rimbeau'schen Sinne) *absoluter Modernität*. Wie immer zu-nächst zufällig, hat Rasch damit eine Nische im interaktiven Verflechtungsgeschehen zwi-schen Berlin und Brandenburg aufgespürt, die durchaus marktförmige Generalisierungs-chancen zu haben scheint. Insofern betrifft sie auch das kommerzielle Angebot an neuen, spezifisch ostdeutschen Geselligkeitsformen und ihren Orten. In dieser ausbau- und an-schlußfähigen Nische also finden offenkundig tief sedimentierte habitusförmige Soziali-tätsidealisationen einen neuen sozialen Raum, innerhalb dessen Leistung und Solidarität, gemeinsame Herkunftsmarkierungen und große soziale Nähe zusammenfinden. (Für 'Wes-sis' - und zwar Klienten wie Sozialforscher an einem solchen, ja doch zunächst eher gera-de nicht familiär kodierten Ort der aushäusigen Leibesertüchtigung fast ein wenig zu viel habituelle soziale Nähe.) Daneben werden hier präzise Informationen über die letzten so-zialstrukturellen Umbrüche etwa an den Rändern der Hauptstadt ausgetauscht und mit Be-ziehungsanbahnungen und Lebensberatung zusammengemischt.

Der damit thematische *implizite* Aushandlungs- und Konsentierungsprozeß über das ange-messene soziale Maß der zu beobachtenden Nähe, der die Ausbaustufen und Erweiterun-gen dieses Klubs flankiert, trägt natürlich die Gefahr *sozialer Schließungen* in sich. Sie werden von Klaus-Dieter Rasch nicht nur bewußt in Kauf genommen, sondern mehr und mehr wohl auch forciert. Westkunden sind danach typischerweise konsterniert darüber, wie die erwarteten relativ klaren sozialen Funktionszuschreibungen für diesen sozialen Ort - also etwa: Fitniss-maximizing und nicht-familiäre Sozialformen - von dessen fak-tisch gelebter, mindestens quasi-intimer Interaktionsstruktur torpediert werden: Großfami-liäre Stimmung durchwaltet die Räume, aber nun eher auch mal ohne Inzesttabu. Schweißtreibende Arbeit an den Eisen und 'lockere Atmosphäre' an der Bar, Lebenshilfe und Informationsbörse, neue Mischungen von Gemeinwesen-, Beziehungs- und Marktorien-tierung: hier findet manches 'gestaltlich' zusammen, was die Ausdifferenzierungsthese der gängigen Modernisierungstheorien (selbst noch der 'reflexiveren') systematisch ge-trennt verhandelt sehen möchten.

Das alles macht den Klub natürlich zugleich zu einem idealen vorgeschobenen Beobach-tungsposten für die Analyse der Friktionen und Optionen innerhalb des schnellen Um-bruchprozesses im südwestlichen Speckgürtel von Berlin und Brandenburg: hier, wo ins-besondere auch informelle Geschäftspraktiken zu blühen beginnen, wo zweite und dritte Ökonomien sich an 'polnischen' Verhältnissen 60 km weiter östlich schlau machen und er-kleckliche Synergien verzeichnen.

An der *Möblierung der Barregionen* dieses Fitniss-Centers lassen sich einige Ingredienzen dieses neuen Kulturmix von sportiver sozialer Nähe mit ökonomisch-sportivem Leistungs-bewußtsein, von interessegebundener Kontaktdichte und gemütlich aufgeladenen famili- enähnlichen Intersubjektivitätsidealisationen, von knallharter Marktorientierung mit leicht erotisierten Beziehungskodierung noch einmal ablesen: Die große Bar-Section, im

vorderen Teil des Klubs gelegen, in der Männer (nach der Schweißarbeit) und Frauen (vornehmlich nach den tänzerischen Bemühungen in Aerobic- und Jazz-Tanz-Gruppen-Räumen) sich nach getaner Fitniss-Arbeit wiedertreffen, ist mit eher unüblichen Sitzgele-genheiten bestückt. Statt einzelner, ortsveränderlicher Barhocker (Singles! "Individualisie-rung"!?) finden sich hier lederüberzogene *Langpferde* aus dem Gerätesport - was die Chance eines kontaktdichteren Sozialverhaltens befördert und die ohnehin leicht erotisie- te Mischung aus moderner Körperkultur und Lebenshilfe, von betriebswirtschaftlicher Aufklärung und beziehungsstruktureller Zuneigung interaktiv unterstützt. Aus der Halbdistanz des frap-pierten westlichen Lesartengenerators ist dieser Klub danach ein sozialer Ort, an dem *ältere* implizit gewußte Habitusformationen und latent prozessierte Angemes-senheits- und Wohlgeformtheitsurteile über die richtige Kontaktdichte und die angemes-sene Nähe zwar weiter gepflegt werden; zugleich werden sie aber rekodiert und zu neuen Assimilationen-erleichternden synthetischen Traditionsformen verbunden. (Zum Selbstver-ständnis der 'Klubmitglieder' gehört dabei, daß "diese neuen Ossis" "die Wessis": zunächst 'strukturell entziffert' haben und sich dann darauf einen reflexiv gefederten Reim gemacht haben. Gemeinsame Herkunftssignalelemente und mögliche Zukunftsprojekte finden in die-sem De-Chiffrierungsprozeß auf eine überraschende Weise 'innovativ' zusammen. Von zwischenzeitlich sich wieder verstärkenden Distanzmarkierungen flankiert, erlaubt dieser Rekodierungsprozeß ein Andocken an "die alten Grundsolidaritäten" der Vorwende-phase und macht diese eher wieder belastbarer.)

Eines der weniger anzüglichen Spiele auf den Langpferden an der Bar ist es, interaktive *Testbatterien* zu erfinden und weiterzuentwickeln, die die Herkunftsfrage Ost/West betref-fen: Vor allem für die neuen Geschäftemacher im Speckgürtel ist es häufig nicht ganz un-wichtig, schneller als ihre 'Geschäftspartner' zu wissen, ob das jeweilige 'Gegenüber' von häufig auch schon mal informellen Geschäften nun Ostler oder Westler ist - und zwar um sich in den Interaktionsstrategien darauf einstellen zu können und die richtigen Solidari-sierungs- und Distinktionssignale zu verstärken. Da die Outfit-Märkte den Augenschein für einen solchen Test zunehmend unbrauchbar machen, werden nun insbesondere alltägliche Wissensroutinen und habituelle Grundsicherheiten diesen Tests unterworfen.

Der relative Erfolg von Klaus-Dieter Raschs 'Klub-Konstrukt' zeigt: für Orte dieses in-einem neuen Sinne 'östlich' kodierten Typs eines widersprüchlichen Zugleichs von Leistung und Nähe, von quasifamiliären Filiationsformen und strategischen Spielen, von knallharter Marktorientierung und der Offenheit absoluter Modernität besteht gerade in Zeiten *kras-sen* sozioökonomischen Wandels ein wachsender Bedarf. Dieser steigert sich noch durch die besonderen alltagskulturellen Problem- und Optionenlagen in den von erheblicher Ent-wicklungsdynamik geprägten Segmenten des Berlin-Brandenburgischen Verflechtungs-raumes.

Ein mögliches 'arbeitsmarktpolitisches' Fazit wäre also: innerhalb des Suburbanisierungs-prozesses des Metropolenraums Berlin-Brandenburg ist für dieses marktgängige Kultur-raumsegment mit wachsenden Chancen für neue Selbständigen-Gründungen zu rechnen.

## 2. Die Suburbanisierungsplaner

Mit dem zweiten Fall, - diesmal in Gestalt eines Fallpaares - geht es um eine andere Facette der 'kulturellen Kodierungen' von Suburbanisierungsverläufen: um Leitbilder und Qualitäts-standards der professionellen Raumplaner im Verflechtungsraum. Der faktische Suburbanisierungsprozeß wird ja gerahmt von erheblichen Planungsanstrengungen - im Falle von Ber- lin-Brandenburg nach der gescheiterten Fusion insbesondere von regionalen Rahmenplanun-gen und deren Konkretisierungen durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Län-der Berlin und Brandenburg sowie durch die Flächennutzungs- und Bebauungspläne der Ge-meinden selbst. Zwischen faktischen Suburbanisierungsverläufen und der Planungsebene gibt es zum Teil dramatische, zum Teil weniger erhebliche, immer aber *systematische Diffe-renzen*, die jedoch in den neuen moderierenden projektbezogenen Planungsformen und den Novellierungen von Planungskorridoren zu einem gewissen Anteil antizipiert werden. Auf welche Weise diese Differenz antizipiert und bearbeitet wird, hängt unter anderem von pro-fessionellen Qualitätsstandards und Leitbildern der Planungsakteure ab, als so von kulturellen Deutungsmustern, die zugleich immer auch Leitvorstellungen für *Suburbanisierungsnormati-ve* auswerfen. An Hand der professionellen Hintergrundüberzeugungen der den faktischen Suburbanisierungsprozeß planenden Akteure soll daher jetzt die 'mehrfach reflexivierte' kul-turelle Ladung der faktischen Suburbanisierungsverläufe noch einmal von einer anderen Sei-te fokussiert werden.

Dazu haben wir zwei Planungspraktiker ausgewählt, die auf unterschiedlichen Abstraktions- und Maßstabebenen im Bereich von Grünow raumplanerisch verantwortlich tätig sind:

- einmal den Geschäftsführer der Kommune-eigenen Entwicklungsgesellschaft, der zugleich auch als leitender Planer der baulich-siedlungsstrukturellen Gemeindeentwicklung tätig ist;
- dann den Leiter der Geschäftsstelle der betreffenden Regionalen Planungsgemeinschaft, der zudem in Grünow selbst arbeitet und dort mit einem Zweitwohnsitz wohnt.

Beispielhaft lassen sich mit diesen Fällen zwei für die Umlandentwicklung des engeren Ver-flechtungsraumes wichtige "Qualitätstypiken" von Planung explizieren, die zugleich für die Untersuchung des planerischen Zusammenspiels von hochverdichteter Metropole, Randge-meinden und bislang nur maßvoll verdichtetem Umland von Relevanz sind. Diese eher pla-nungskulturelle Analyse zielt dabei auch auf Konflikte und Divergenzen zwischen faktischen und geplanten Suburbanisierungsverläufen. Um nicht bei planungspolitischen Programmatiken 'hängen' zu bleiben, geht es uns insbesondere um die Ebene impersonierter faktischer Planungsentscheidungen und um die *qualitativen* Argumentmuster, in die sie eingebettet sind. In diesem Sinne spielen Planungskonflikte eine wichtige Rolle auch bei der Rahmung der faktischen Suburbanisierungskonflikte.

### 1. Herr Frühauff

Zunächst also zum raumplanerischen Qualitätskonzept des Leiters der einschlägigen regiona-len Planungsgemeinschaft; wir nennen ihn Herrn Frühauff.

Als unüberhörbarer Süd-West-Import hat Herr Frühauff wesentliche Lebens- und Berufser-fahrungen im Kontext von relativ kleinteiligen süddeutschen Gemeinde- und Stadtentwick-lungen gemacht. Deren typische Vernetzungsstrukturen haben sich bekanntermaßen etwa im Agglomerationsraum von Stuttgart zu erfolgreichen innovativen Produktionsmilieus verdich-ten lassen. Zum anderen haben sich über diese Netzbildungen auch planerische Ordnungsvor-stellungen entwickelt, die die *besonderen Qualitäten besonderer Orte* erfolgreich mit den Modernisierungszwängen aus den Funktionssystemen von Ökonomie und Politik zu selbsttra-genden Entwicklungs- und Ordnungsimpulsen zu verbinden wußten.

1991 übernimmt Herr Frühauff die sehr viel weitmaschigeren Ordnungsaufgaben der Pla-nungsleitung in einer extrem gegensätzlich strukturierten großen Planungsregion Branden-burgs. Immerhin knapp die Hälfte ihrer Fläche liegt innerhalb des engeren Verflechtungs-raums (47 %). Etliche Flächen sind zudem durch große strukturelle und funktionelle Lage-gunst ausgezeichnet. Das erklärt, weshalb Frühauffs seine professionellen Qualitätskriterien gerade für den Verflechtungsraum auf vier Aufgaben konzentriert:

1. auf die 'qualitätvolle' Verteilung von Wachstumsimpulsen,
2. auf das moderierende Abbremsen von übermäßigen kommunalen Zuwachswünschen und Erweiterungsplanungen,
3. auf das Abschmelzen von augenscheinlich völlig unrealistischen Wachstumshoffnungen und Zuwanderungsgewinnen in einigen Verflechtungsgemeinden,
4. insgesamt verfolgt er strikt die kleinteilig ansetzende planerische Ordnungsvorstellung ei-ner Beförderung der "besonderen Qualitäten besonderer Orte".

Innerhalb dieses Problemsettings entfaltet Herr Frühauff nun seine Kriterien für *Planungs-qualität*. Mit harter Hand und großem Nachdruck versucht er den nachgeordneten Planungsinstanzen seine räumlichen Ordnungskriterien für die Planungsregion plausibel zu machen und - soweit es in seiner Macht steht - auch zu oktroyieren.

Daß diese Kriterien einen gegenüber bloßem planerischen Rezeptwissen eigengeprägten Wis-senstypus darstellen, daß sie darüberhinausgehende, quasi-ästhetische Urteile mitenthalten, daß sie insbesondere die je verschiedenen, noch in den depraviertesten, lageungünstigsten Fällen spürbaren Qualitäten des jeweiligen Ortes zum Dreh- und Angelpunkt der planerischen Entwicklungskonzeptionen zu machen versuchen, wird beispielhaft deutlich in einer *Grundmaxime*, die er für alle mit Planungshoheit geschlagenen kommunalen Verantwor-tungsträger parat hält:

S. 41 Zeile 10

"... *Gucken gucken gucken. Und net bloß auf 'm G'sangsvereinjubiläum da, mit 'm Bürger-meischer da, de de Faßbieranstich vornehmen* (3) *Ha () mir geht des so wenn i (), wenn ich auch jetzt a Woche Urlaub gemacht hab im Badischen. Ha da kommt man auch wieder zu-rück und hat (was für) Mist gesehen, (verdamm), Gottes Willen, dex dürfen wir hier ja net machen, aber man hat auch wieder viel Gutes gesehen; Mensch ham die des toll gemacht.*

ha. Oder des funktioniert, habens, haben's g'schickt, g'schickt g'macht und, haben's net so gut g'macht. Und ich hab hier den Eindruck: die, die gucken hier viel zu wenig, die gucken die, die Heftle an wo die Investoren mitbringen was sie in Bayern schon, in Regensburg für tolle H, Mehrfamilienhäuser baut ham, aber des isch net geguckt (6) Ha, die war, die ganze Welt wird von den Gemeindevertretern und Bürgermeistern bereist, ja () überall fahr'n se hin und. Aber manchmal, manchmal. fra frag mich, ob sie (immer) an den, an den, an den richtigen Stellen waren (1)."

Das damit skizzierte Programm einer systematischen Erfahrungsreise durch gelungene wie mißlungene Planungsrealisierungen hat zwei Komponenten: Einmal erhöht sich mit jedem neuen Fall, soweit er relevante maximale oder minimale Kontrasterfahrungen anstößt, das Wissen um alternative Möglichkeiten der kommunalen Bau- und Raumentwicklungen. Zum anderen bilden sich und schärfen sich sukzessive quasi-ästhetische Kriterien dafür, wie sich an je konkreten Orten die lokalen Entwicklungspotentiale als Grundlage und endogener Treibsatz für 'qualitätsvolle' Entwicklungsprozesse anordnen, verteilen, verstärken oder aber allererst hervorlocken lassen. Über systematische Vergleiche, Kontrasterfahrungen also, sollen sich gerade auch innerhalb der sich scheinbar naturwüchsig ausbreitenden Suburbanisierungswellen quasi-ästhetische Maximen für selbsttragende und qualitätsvolle kommunale Planungs- und Entwicklungstrends bilden - wobei sich Herr Frühauff als Vergleichshorizonte insbesondere die kleinteiliger strukturierten, problemaffinen westdeutschen und westeuropäischen regionalen Netz- und Milieustrukturen aufdrängen. Der internationale Reisetourismus der kommunalen Planungseliten wird dagegen vergleichsweise stark ironisch kommentiert.<sup>21</sup> Die fall- und erfahrungsgestützten Planungsmaximen zur Optimierung lokaler Entwicklungspotentiale und optimaler Suburbanisierungsverläufe lassen sich danach nur über den Weg von Fall-Erfahrungen entwickeln. Damit ist also nicht "knowledge from the books" gemeint, sondern ein Wissen, das durch die Anwendungsbewährung kontrastiver, spannender Fälle hindurchgegangen ist und sich nicht ohne weiteres zu abstrakten fall-transzendierenden Rezepten ausziehen läßt.

Die wichtige Rolle, die dabei den je spezifischen (z. T. erst noch zu hebenden) örtlichen Potentialen zufällt, bringt auf interessante Weise die Sozialwissenschaften ins Spiel. Die Sozialwissenschaften werden von Herrn Frühauff nämlich als Lieferanten für punkt- und problemgenaue Informationen über die Veränderung von lokalen Raumbedürfnissen auf unterschiedlichen Suburbanisierungspfaden gewürdigt. Das genaue Wissen um die soziale Verteilung von neuen und alten Raumbedürfnissen vor Ort aber wird als wichtige Grundlage für qualitätsvolle Raumentwicklungen angesehen - wenngleich realistischer Weise Zeit- und Ressourcenzwänge dieses ideale Ergänzungsverhältnis von Sozialwissenschaften und Raumplanung äußerst selten machten. Das große Fall-Erfahrungswissen des Planers tritt in den Augen von

<sup>21</sup> Die Dominanz der 'westlichen' Vergleichshorizonte war vermutlich ein wichtiger Grund dafür, daß die Ost-West-gemischte Forschungsgruppe des IRS-Ränder-Projektes nach dem ersten Frühauff-Interview in heftige bias-Diskussionen geriet: das Qualitätsparadox von Herrn Frühauff wurde aus Sicht der Ost-Kollegen als hyperkritisch und eindeutig mit einem West-Bias geladen beurteilt.

südwestlichen Randgebiet zwischen Berlin und Potsdam zu überwintern vermocht, dort korrekt seine beruflichen Verpflichtungen erfüllt, einige Optionen wahrgenommen, aber keinen Deut mehr.

Die existentielle Nötigung, nach 1989 berufsbiographisch völlig umzusteuern und einen Neuanfang zu wagen, verknüpft Herr Dimitroff mit dem Entschluß, als Unbelasteter in den sich öffnenden politischen Freiräumen von Runden Tischen und Parteigründungen (erst SDP, dann SPD) mit Elan tätig zu werden. Schnell wird er - in nachwendetypischer Häufung und Überlagerung von Funktionen - Abgeordneter in der Gemeindevertretung, Beigeordneter des Bürgermeisters, erst Baudezernent, dann Abteilungsleiter für Stadtwirtschaft, Kommunalentwicklung, Wirtschaftsförderung und Umweltschutz. Seit 1990 hat er sich insbesondere auf die baulich-planerische Ortsentwicklung geworfen und sich innerhalb eines erstaunlich kurzen Zeitraumes in mehreren gegensätzlich strukturierten umfangreichen neuen Wissens- und Praxisgebieten profiliert.

Zur Qualität der siedlungsstrukturellen Ausgangslage seiner Gemeinde, auf die er planerisch reagiert, sagt er etwa:

052 I/5 Seite 5

"... Bei der Analyse haben wir eigentlich festgestellt für unseren Ort, daß er in den Grobstrukturen eigentlich schon ent-, fertigentwickelt ist. Es ist nur zu komplettieren. Wer, der Ort ist ja seit 1920 eine politische Gemeinde, die eh, Planung ist relativ frisch, es, man sieht es von der Struktur her, wenn man auf den Ort guckt, daß man viele Straßenzüge schon fertig hat usw. Das ist aber so daß durch die eh, Teilung Deutschlands dieser Ort hier nicht besonders weiter entwickelt worden. Er hatt ja kein' großen Bezug mehr zur Stadt, war einfach durch die Mauer getrennt. //III: hm// und Ostberlin ist relativ weit weg, ..."

Mit starkem planerisch-strukturalistischem Gestus zeigt Dimitroff ein genaues Sensorium für die Qualität der Gemeindeentwicklungskonzeption der 20er Jahre, die im direkten Zusammenhang mit den "Suburbanisierungstendenzen" des neugegründeten Groß-Berlin zu sehen sind. Sie liefern die wesentlichen 'grobstrukturellen' Vorgaben, an denen sich die von ihm verantwortlich vertretene 'offizielle' Gemeindeentwicklungskonzeption orientiert. Trotz dieses Sensoriums für die überkommene Siedlungsstruktur ist die Entwicklungskonzeption aber eindeutig wachstumsorientiert: massive Weiterentwicklung in Bestand, Arrondierungen, die Ausweisung von großen neuen Gewerbe- und Wohnungsbauvorhaben etwa.

Das erklärt zum Teil die rabbiaten, teilweise aber auch auf intellektuell anspruchsvollem Niveau geführten Entwicklungsdebatten innerhalb der Gemeinde mit Restitutionsbetroffenen, mit neu Zugezogenen, mit Bürgerinitiativmitgliedern für "Maßvolles Bauen" usw. In auch überlokal registrierten Formen einer streitenden Öffentlichkeit wird hier also um die richtige Konzeption der Gemeindeentwicklung, damit auch um den *orkonkret angemessenen Suburbanisierungstypus* gestritten. Herr Dimitroff ist klug genug, die intellektuelle Stärke der Planungsgegner explizit als wichtiges 'planungskulturelles' Ferment zur Verbesserung der Qualität der Gemeindeplanungen zu begreifen. Als solche akzeptiert er sie nicht nur, sondern er befördert sie geradezu - sicherlich dosiert und tendentiell 'einbindend', aber immerhin.

Herrn Frühauff daher im Regelfall von Ressourcen- und Zeitknappheiten gleichsam als abkürzender Datenpool für faktische und potentielle Raumbedürfnisse auf den Plan.

Zur exemplarischen Konkretisierung des quasi-ästhetischen Qualitätsbegriff, der Herrn Frühauff bei seinen planerischen Ordnungsversuchen auch des Suburbanisierungs- und Verflechtungsprozesses regelrecht umtreibt, führen wir eine weitere Interviewpassage auf:

Seite 49; Zeile 18

"... ich hab mit meiner Region gemug zu tun, aber ein Kriterium, fahre Sie mal über's Dorf. Und gucken Sie, wo stehen die Altstoffbehälter (2) Und da stehen die, mitten auf'm Anger, wenn's geht noch vor'm Kircheneingang.

Des ist wahr, ja. Hm. Des halt ich im Kopf net aus. Ja. Also sie kommen, na da können Sie jetzt nach Henningsdorf oder gehn sie nach Kanin. Sie kommen in so a Dorf nei. Stehn auf'm Anger, da isch ja so a Rundling manchmal, und schöne Häuser-net so schöne, Kirche. Vorne: weiß-grün-braun. Des kann net wahr sein. Des isch aber. Da merk, da merken sie, die die haben mit, die merken net, daß ihr Dorf 'ne Qualität hat, das merken se, da stellt doch kein Mensch den Altglasbehälter hin. Na den, drückt man doch irgendwo. Also wenn=(ich=zu=wenn=ich=zu) wenn ich zu Ihnen in die Küche komm isch des erschte net der Mülleimer, was ich sehe, ((G lacht)) das ist vielleicht der Elektroherd oder die Mikrowelle. Aber da isch des der, Müll isch des: die zentrale Botschaft des brandenburgischen Dorfes. ((Lautes Lachen)) [N: () Abschluß Wort] Ja des, also des isch die Mehrzahl, ja. Machen Sie selber die Erfahrung, gucken Sie: Wo stehen die Altglasbehälter. 'S, 's haut Sie um. Nach 'm zehnten Dorf glauben Sie, sie sind auf 'm andere Stern (3) ..."

## 2. Herr Dimitroff

Im Kontrastarrangement der Suburbanisierungsfälle sollen jetzt raumplanerische Qualitätskonzepte eines anderen Planungsverantwortlichen im südlichen engeren Verflechtungsraum untersucht werden, und zwar des Geschäftsführers der Kommune-eigenen Entwicklungsgesellschaft von Grünow. Auf der kleineren Maßstabebene einer - allerdings florierenden - amtsfreien Gemeinde operierend, ist er zugleich auch für die Nachwende-Planung der baulich-siedlungsstrukturellen Entwicklung dieser 'Kragengemeinde' verantwortlich. Dieser Ort ist darüber hinaus eine der begehrtesten Gemeinden für finanzkräftige Wohnsuburbanisierungsaspiranten.

Herr Dimitroff gehört zu der ((sowohl in anderen Gemeindestudien (etwa Sighard Neckels Waldleben-Studie) als auch in 'Neuen Selbständigen'-Untersuchungen (Michael Thomas, BISS) als wichtige Akteursgruppe erkannten)) Technikergeneration zwischen 35 und 50, die wichtige Positionen der lokalen Nachwende-Eliten besetzt haben. Typisch scheint desweiteren zu sein, daß diese Technikergeneration in den letzten Jahren der DDR angesichts der spürbar eskalierenden internen wie externen Strukturprobleme des real existierenden Sozialismus berufsbiographisch gleichsam auf Tauchstation gegangen sind. Herr Dimitroff etwa hat bis zur Wende in den Nischen des technologisch dominierten Arbeitsmarktes gerade im

Die historische Kontinuität eines 7 Jahrzehnte umfassenden Bemühens um eine qualitätsvolle Ortsentwicklung liefert eine erste anspruchsvolle Leitlinie seines Planungshandelns, in die zugleich ein anspruchsvoller, obere Marktsegmente fest in den Blick nehmender Typus von Wohn- (und bislang weniger erfolgreich Gewerbe-)Suburbanisierung 'eingehenkt' wird. Sie macht die Gemeindeplanungen einerseits kritisierbar und angreifbar (eben nach Maßgabe dieser anspruchsvollen geschichtlichen Maßstabebene; vgl. z. B. den "Maßlosigkeitsvorwurf" durch die Bürgerinitiative, s. dazu unten Fall 3). Zugleich unterstellt sie die eigene Planungspraxis aber einem quality-circle-artigen Verfahren, also der durch Versuch und Irrtum, Argument und Kompromißbildungen gehenden Verbesserung der örtlichen Planungs- und damit immer auch zugleich Suburbanisierungspolitik.

Auffällig häufig greift Dimitroff in der Grundcharakterisierung der örtlichen Planungspolitik auf den *Strukturbegriff* zurück. An einer zunächst unscheinbaren, aber entscheidenden Stelle des Vorinterviews operiert er gar mit einer großen *strukturalistischen Homologie* zwischen Mikro-, Meso- und Makrophänomenen. Mit ihr gelingt es ihm auch, seine neuen politisch-planerischen Aufgaben rückwirkend über die berufsbiographische Krise der Wendeerfahrungen hinweg an seine Lebensphase als Ingenieur in der DDR anzukoppeln:

"Bau ist das Gleiche, was ich vorher gemacht habe, nur größer!"

"Und Autoverkehr funktioniert wie elektrische Leitsysteme: Statt Elektronen fließen Autos."

Bei dieser umstandslosen 'strukturalistischen' Überschiebung des Chip-Designs mit der siedlungs- und verkehrsstrukturellen Entwicklungsplanung liegt natürlich der Vorwurf eines *sozialtechnokratischen Reduktionismus* von gesellschaftlichen Problemlagen bereit. Statt dessen zeichnet es gerade diese Generations-Vertreter der naturwissenschaftlich-technischen Intelligenz, die aus ihren berufsbiographischen Nischen durch die Wende in neue Verantwortlichkeiten hineingestoßen sind, aus, daß ihre eher technisch-ingenieurmäßig geprägten Weltbilder systematisch mit Solidar- und Gerechtigkeitsfragen verschränkt erscheinen. In der Gemeindeentwicklung von Grünow beispielsweise, die Dimitroff zusammen mit dem Bürgermeister verantwortet, sind daher früh und konsequent neben den 'Leimruten' für die Besserverdienenden für Restitutionsbetroffene 'Auffangplanungen' und neue Wohngebietsausweisungen (größtenteils gefördert und unterstützt durch Landesmittel) realisiert worden.

Dieser technisch-technologischer Strukturalismus, der gleiche Problemlagen und Verfahrensschritte zwischen den "sehr feinen Strukturen" von "elektronischen Bauelementen" und der Meso-Makrowelt dramatisch zunehmender Verkehrsprobleme im Gefolge ungesteuerter Suburbanisierungsläufe homologisiert, wird also systematisch ergänzt mit gerechtigkeitsgestützten, zivilgesellschaftlichen Ausgleichsmaßnahmen. Die scheinbar "technokratische" Komplexitätsreduktion hat also bei Lichte eine 'soziale Ader'. Die hohe Effizienz seines technisch-prozeduralen Problemlösungshandelns, die Dimitroff in einer erstaunlichen Reihe von z. T. neuen Tätigkeitsfeldern zum Erfolg verhilft, bleibt insofern eingebettet in Solidarverpflichtungen. Dimitroff's zunächst technisch operationalisierter Qualitätsbegriff von Gemeindeplanung bleibt also von historischen Tiefenbindungen unterfüttert, die teils in

Gerechtigkeitsmaximen und teils als interessen- und durchsetzungsorientierte Kompromißfähigkeit zur Geltung kommen.

Soviel ganz kurz zu einigen Zügen der impersonierten Qualitätsbegriffe von Suburbanisierungsplanungen und ihren je unterschiedlichen 'internen' normativen Standards. Diese lassen sich also auf der konkreten Ebene der beiden wesentlich für die Gemeindeentwicklungsplanung von Grünow bestimmenden Planungsakteure sehr genau dingfest machen lassen. Es überrascht nicht, daß diese differentiellen raumplanerischen Entwicklungsphilosophien häufig zu 'planungskulturellen' Konflikten führen (das ist hier nicht im Einzelnen zu verfolgen). Immerhin zeigt sich gerade in diesen Konflikten fast handgreiflich, wie *impersonierte Planungskulturen* zumindest für die Ebene der - die faktischen baulich-siedlungsstrukturellen Suburbanisierungsschübe rahmenden - Korridorplanungen, Flächennutzungs- und Bebauungspläne erhebliche Auswirkungen haben. Kulturelle Codierungen reichen hier also auf dem Weg über die unterschiedlichen 'Berufsethiken' ganz direkt in die Frage der Richtung und Gestalt eigenständiger Suburbanisierungspfade an den Rändern der neuen deutschen Hauptstadt hinein.

### 3. Maßvolle oder maßlose Suburbanisierung? NIMBY West-Ost-West

Zum Schluß soll zumindest kurz eine weitere fallgestützte kulturelle Strategie im faktischen Suburbanisierungsprozeß von Berlin mit Brandenburg genannt und deren Spezifik angedeutet werden. Sie ist sehr erfolgreich, so erfolgreich, daß sie etwa auf der Ebene der Gemeinde Grünow inzwischen den Nachverdichtungsprozeß mit steuert. Es geht dabei um spezifische, suburbanisierungsrelevante Formen von Abbremsversuchen weiterer Sukzessionszyklen im Suburbanisierungsprozeß. Bekanntermaßen wird das als "not in my backyard" - Strategie (NIMBY-Strategie) bezeichnet. Hierfür nun gibt es im Berlin-Brandenburgischen Suburbanisierungsprozeß eine interessante Variante. Die erste Nachwende-Suburbanisierungsgeneration aus dem Westen resp. aus Westberlin ist inzwischen maßgeblich und mit hoher argumentativer und organisatorischer Verve an der Gründung von Bürgerinitiativen beteiligt, im Falle von Grünow unter den anheimelnden Titel "Für maßvolles Bauen". Um die Akklamationschancen zu vergrößern, werden dabei nun auf geschickte Weise lange ortsansässige Ostbürger der jeweiligen Gemeinde, insbesondere ältere Restitutionsopfer, in die erste Reihe der symbolisch politischen Kämpfe dieser Bürgerinitiative gerückt, während die eigentliche Akteurs- und Interessenebene, westliche Suburbanisierer der ersten Welle also, im zweiten Glied operiert. Unter Aufbietung von ökologischen Argumentversatzstücken wird so versucht, der nächsten, nachdrängenden Suburbanisierungswelle die Zugangschancen drastisch zu erschweren, resp. den Beschluß von gültigen Flächennutzungs- und Bebauungsplänen zu verunmöglichen.

Interessant ist weiter, daß auf die ökologisch reflexivierte Interessenargumentation der NIMBY-Bürgerinitiativen von Seiten der lokalen Funktions- und Planungseliten (s. oben die Fallanalyse Dimitroff) nicht gerade dumm mit *Nachhaltigkeitsargumenten* geantwortet wird: Danach seien Nachverdichtungen im Bestand, insbesondere in den großräumigeren Waldvierteln in der Gemeinde unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten nachgerade zwingend. Es ist

leicht zu erkennen, wie hier kulturelle Codierungen und diskursive Aushandlungsstrategien über angemessene kulturelle Codierungen direkt in die Rahmenbedingungen für weitere Suburbanisierungsprozesse hineinreichen. Zudem bleibt mindestens bemerkenswert, wie 'reflexiv' der Ost/West-Gegensatz inzwischen selbst für Anti-Suburbanisierungsprozesse instrumentalisiert wird.

Mit diesen drei kontrastierenden Fällen sollte einmal gezeigt werden, auf welche unterschiedliche Weise kulturelle Schematisierungen in den Suburbanisierungsprozeß hineinreichen. Darüber hinausgehend sollte die weitergehende These zumindest plausibel gemacht werden, daß eine entscheidende stadt- und regionalsoziologische Forschungsfrage, die Frage nämlich, ob die ostdeutschen, insbesondere die Berlin-Brandenburgischen Suburbanisierungsprozesse eigenständigen Entwicklungspfaden folgen, oder in mehr oder weniger 'nachholender' Weise sich in die normalisierten Wohn-, Gewerbe- und Produktionssuburbanisierungsetappen einfügen lassen, sich nur beantworten läßt *unter systematischem Rekurs auf kulturelle Kodierungen, über die die funktionalen und strukturellen Verflechtungen von Städten mit ihren Umländern erst bestandskritisch oder entproblematisierend synthetisiert werden.*

### Literatur

- Hartwig Dier: Restitution. Wie funktioniert sie und was bewirkt sie? In: H. Häußermann, R. Neef (Hrsg.), Stadtentwicklung in Ostdeutschland, Westdeutscher Verlag, Opladen, 1996, 129ff
- M. Guerrazzi: Grundlinien der suburbanen Entwicklung Berlins nach 1989, Man., Erkner 1997
- H. J. Kujath: Regionalwirtschaftliche Lage und regionalpolitische Handlungsoptionen in Berlin/Brandenburg nach der gescheiterten Fusion. In: ARL (Hrsg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung). Folgerungen und Konsequenzen der gescheiterten Länderfusion Berlin/Brandenburg, Hannover (im Erscheinen)
- U. Matthiesen, C. Joerk, H. Nuissl: Anmerkungen zur Diskurslage über die Berlin-Brandenburgische Metropolregion. Stadtforum No. 20, Berlin, 1995
- H. Nuissl: Räumliche Entwicklungen im "Speckgürtelchen". In: RaumPlanung, 1997, 109 ff.
- H. Nuissl, C. Joerk: Meßbarer Wandel an den Rändern der Hauptstadt. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 2, 1997
- U. Oevermann: Konzeptualisierung von Anwendungsmöglichkeiten und praktischen Arbeitsfeldern der objektiven Hermeneutik. (Manifest der objektiv hermeneutischen Sozialforschung), Man., 1996
- K. Scherf: Besonderheiten des ostdeutschen Transformationsprozesses im Raum Berlin/Brandenburg. In: J. Musiol, W. Strubelt (Hrsg.): Räumliche Auswirkungen des Transformationsprozesses in Deutschland und bei den östlichen Nachbarn. Leske + Budrich, Opladen, 1997, 223 ff.
- Helmut Seitz, "Quo Vadis Berlin. Eine ökonomische Analyse." Man., Nov. 1996

### Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern - Mobilität und Segregation im Umland ostdeutscher Großstädte

Die Suburbanisierung, die siedlungsstrukturelle Expansion und Dispersion in den Verdichtungsräumen, ist gegenwärtig in den alten als auch neuen Bundesländern wieder verstärkt bzw. erstmals in der wissenschaftlichen als auch politischen Diskussion - vorrangig unter dem Blickwinkel einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung. Nachdem in den alten Ländern nach der Hochphase der Suburbanisierung (60er, Anfang der 70er Jahre) ein Abflachen dieses Prozesses zu beobachten war, scheint sich der Trend der Dekonzentration und Dispersion wieder zu verstärken (Strens 1996). In den neuen Ländern setzte die Suburbanisierung Anfang der 90er Jahre mit einer bisher unvergleichlichen Dynamik ein. Ein besonders bilieres Los für die ostdeutschen Großstädte, die nach der Abwanderungswelle Richtung Westen (1989-1992) zum zweiten Mal nach der politischen Wende große Einwohnerverluste hinnehmen mußten, jetzt durch die stark angesiegene Stadt-Umland-Wanderungen. Beispielsweise hatte die Stadt Leipzig von 1988 (545.307 Einw.) bis 1996 einen Einwohnerverlust von fast 100.000 Personen - seit 1992 in entscheidendem Maße durch die Abwanderung ins Umland. Diese Entwicklungen im Osten und Westen Deutschlands verlaufen jedoch unter grundsätzlich unterschiedlichen Rahmenbedingungen - in den alten Ländern durch ein "inneres Wachstum" und durch Zuwanderung (Strens 1996), also bei zunehmendem Siedlungsdruck, in den neuen Ländern durch ein in starkem Maße von "außen gespeistes Wachstum" und anhaltenden Bevölkerungsrückgang, d.h. bei geringem bzw. fehlendem demographischen Siedlungsdruck (BMBau 1993).

Der nachfolgende Beitrag geht der Frage nach, inwieweit der Prozeß der Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern unter diesem Blickwinkel spezielle Erscheinungsformen, Entwicklungsmuster und Strukturen in der ersten Hälfte der 90er Jahre aufweist.

#### Wohnsuburbanisierung im Suburbanisierungsprozeß der neuen Länder

Die Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern erfolgt - zumindest auf den ersten Blick - in der "klassischen Form" der Suburbanisierung, der Stadt-Umland-Wanderung. Im Gegensatz dazu wird dieser Prozeß beim Einzelhandel und Gewerbe jedoch vorrangig "exogen gespeist" (Sedlacek 1995), d.h., die neuen Standorte auf der "Grünen Wiese" sind ausschließlich bzw. vorrangig Betriebsfilialen aus den alten Ländern. Während die Wohnsuburbanisierung somit dominant zu Lasten der Großstadt geht, ist der Verlust an produzierenden und dienstleistungsgewerblichen Funktionen in den Städten weniger Resultat der Suburbanisierung (Dahne 1996), sondern vielmehr Folge der Transformation in den neuen Ländern.

Die Wohnsuburbanisierung erreichte 1996 einen ersten Zenit, Einzelhandels- und Gewerbesuburbanisierung sind hingegen - infolge eines Überangebots im Einzelhandel und bei Bürobauteilen bzw. wegen fehlender Nachfrage im Gewerbe - schon weitestgehend wieder im Abklingen. Vielmehr wird in bezug auf die Reihenfolge der einzelnen Teilprozesse in der Fachliteratur darauf verwiesen, daß im Vergleich zu den alten Ländern - hier erfolgte die Wohnsuburbanisierung vor der Gewerbe- und Einzelhandelssuburbanisierung - die Entwicklung in umgekehrter Reihenfolge verlief. Dieses explizite Hervorheben der Abfolge der Teilprozesse dürfte am Wesen der Suburbanisierung in den neuen Ländern vorbeigehen, es suggeriert vielmehr eine nicht vorhandene Kausalität zwischen den Teilprozessen in den neuen Ländern - was gewisse Synergieeffekte an einzelnen Standorten jedoch nicht ausschließt. Generell entwickelten sich die Teilprozesse der Suburbanisierung weitgehend unabhängig und losgelöst voneinander (s. a. Friedrichs 1995). So setzte in einigen Großstadregionen die Wohnsuburbanisierung mit einer sehr hohen Dynamik ein, während die Einzelhandels- und Gewerbesuburbanisierung nur in Ansätzen zu erkennen waren (Herfert 1996). Die Abfolge der Teilprozesse - soweit sie betont werden sollte - widerspiegelt eher eine Reihenfolge bei der Aufteilung des ostdeutschen Marktes unter nicht-ostdeutschen Bewerbern entsprechend den Kapitalverwertungsbedingungen in der Transformations- und beginnenden Restrukturierungsphase.

Die Suburbanisierung in den neuen Ländern wird oft auch als nachholende Suburbanisierung beschrieben, nachholend im Sinne des Nachvollziehens einer bisher - von der Nachkriegszeit bis zur politischen Wende - weitestgehend unterbundenen Suburbanisierung. Das bedeutet jedoch nicht, daß sich hier zeitlich analoge Entwicklungen wie in den alten Ländern wiederholten. Friedrichs et al. (1996, S. 496) sprechen im Vergleich zur typischen Abfolge der westdeutschen Stadtentwicklung davon, daß hier Entwicklungsphasen übersprungen werden und die Entwicklung verdrichteter ist, weil einzelne Phasen kürzer und intensiver verlaufen. Typisch für die Suburbanisierung in den neuen Ländern sind in erster Linie Reflexionen aktueller Suburbanisierungsprozesse der alten Bundesländer unter den speziellen Rahmenbedingungen der neuen Länder. Insbesondere die steuerlichen Sonderbedingungen beschleunigten eine zunehmende Ökonomisierung der Raumnutzungen, eine sehr flächensensitive Entwicklung - oft wird auch der Terminus "Amerikanisierung" verwendet - eine Entwicklung, die letztlich in autarken Standortagglomerationen (Hartzfeld 1994) im Umland der Großstädte kulminiert. Bei der Wohnsuburbanisierung führten die Steuerabschreibungsmöglichkeiten für Neubauten nach dem Fördergebietgesetz - die Steuervergünstigungen für Kapitalanleger betragen bis Ende 1996 50% der Baukosten - vor allem zum Entstehen mehrgeschossiger Wohnsiedlungen auf der "Grünen Wiese". Sie sind heute bereits durch Leerstand von Wohnungen gekennzeichnet - ein Indiz insbesondere dafür, daß in zunehmendem Maße am Markt vorbei gebaut wurde (ARL 1996; Schunk 1996).

Transformation und beginnende Restrukturierung bilden somit Rahmenbedingungen für einen Suburbanisierungsprozeß in den neuen Ländern, der zwar zu ähnlichen Erscheinungsformen wie in den alten Ländern führt, der aber zugleich

<sup>1</sup> Der Beitrag ist eine aktualisierte und ergänzte Fassung eines Artikels im "Regionalbarometer neue Länder. Dritter Zusammenfassender Bericht". In: Materialien zur Raumentwicklung. BILR 1997 (im Druck).

grundsätzlich anderen Wirkungsmechanismen unterliegt. Das sollte jedoch kein Grund dafür sein, den Terminus Suburbanisierung für die Prozesse in den Verdichtungsräumen der neuen Länder in Frage zu stellen (s. a. Definition Suburbanisierung in FRIEDRICHS/VON ROHR 1975). Letztlich vollzieht sich auch hier eine absolute bzw. relative Bedeutungszunahme des Umlandes gegenüber der Kernstadt in bezug auf einzelne Funktionen wie z.B. Arbeiten, Versorgen und Wohnen.

Suburbanisierung in den neuen Ländern – auch dadurch unterscheidet sie sich wesentlich von der Entwicklung in den alten Ländern – ist ein Dezentralisierungsprozeß bei abnehmender Beschäftigung (USBECK 1995; SCHMIDT 1996) und Bevölkerung (HERFERT 1996) in den Verdichtungsräumen. Aufgrund der aktuellen demographischen Entwicklung (Sterbefallüberschuß) weicht die Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern signifikant von bestehenden Modellvorstellungen zur Stadt-/Stadtregionenentwicklung ab. So setzt nach dem Stadtentwicklungsmodell von VAN DEN BERG (1982) Suburbanisierung dann ein, wenn die Bevölkerung des Umlandes stärker wächst als die der Kernstadt (relative Dekonzentration) bzw. die Bevölkerung der Kernstadt abnimmt (absolute Dekonzentration), jedoch bei insgesamt wachsender Stadtregion. Letzteres trifft für die Großstadtregionen der neuen Länder generell nicht zu. Typisch ist vielmehr eine absolute Dekonzentration der Bevölkerung in den Stadtregionen bei gleichzeitig negativer Bevölkerungsentwicklung – diese wird nach vorliegenden Prognosen bis ins nächste Jahrtausend hineinreichen (BUCHER 1994). Unter Beachtung dieser Rahmenbedingungen stellt sich die Frage, welche Strukturen und räumlichen Muster der Wohnsuburbanisierung sich in der ersten Hälfte der 90er Jahre in den neuen Ländern herausgebildet haben.

### Muster der Wohnsuburbanisierung<sup>2</sup>

Physiognomisch tritt Wohnsuburbanisierung heute in den neuen Ländern vielfach in Form mehr oder weniger monoton gestalteter mehrgeschossiger Wohnsiedlungen am Rande kleiner ländlicher Siedlungen bzw. „postmoderner behübschter Wohncontainer in der Landschaft“ (MÖNNINGER 1995) hervor – man könnte fast den Eindruck bekommen, daß hier ein Architektenbüro die Pläne für alle neuen Wohnsiedlungen geliefert hätte.

Die Wohnsuburbanisierung begann in den neuen Ländern 1992/1993. Sie basiert dominant auf intraregionalen Stadt-Umland-Bewegungen. Daraus resultiert, daß die engeren Umlandregionen der Großstädte – erstmals seit Jahrzehnten – wieder ein Bevölkerungswachstum haben. Seit 1992 stiegen die Fortzüge aus der Stadt ins Umland ständig an, die Zuzüge in die Stadt blieben hingegen fast konstant. Diese einseitig aus der Stadt ins Umland gerichteten Wanderungsströme dominieren seit 1993 in allen Umlandregionen der ostdeutschen Großstädte – Ausdruck dessen ist eine sehr hohe Wanderungseffektivität der Umlandregionen (50-75 %) mit den Großstädten. Interregionale Wanderungen, die in der Regel mit einem Arbeitsplatzwechsel verbunden sind, haben im Saldo auf die quantitative Seite der Wohnsuburbanisierung nur einen sehr geringen bzw. fast keinen Einfluß, bedingt durch die anhaltend hohe Arbeitslosigkeit in den ostdeutschen Großstadtregionen. Einzig in den engeren Umlandregionen der neuen Landeshauptstädte gab es leichte interregionale Wanderungsgewinne – eine Folge des verstärkten Zuzuges infolge des Aufbaus neuer Verwaltungsstrukturen.

Die Altersstruktur der Stadt-Umland-Migranten zeichnet sich auf den ersten Blick durch eine für die Wohnsuburbanisierung typische Familienwanderung aus, d. h., die stärksten Wanderungsgewinne der Umlandregionen sind in den Altersgruppen zwischen 30 und 45 Jahren sowie zwischen 5 und 15 Jahren. Daß gleichzeitig aber auch sehr junge Ehepaare ohne Kinder (Altersgruppe 25-30 Jahre) und auch junge, ledige Personen (25-30 Jahre) in größerem Umfang ins Umland ziehen, deutet auf einen von der "klassischen" Wohnsuburbanisierung abweichenden Trend hin. Zumindest in dieser ersten Phase der Wohnsuburbanisierung haben die engeren Umlandregionen in allen Altersgruppen Wanderungsgewinne aus der Stadt, ein Ausdruck der gegenwärtigen Attraktivität des neu entstandenen Wohnungsmarktes im Umland, aber auch fehlender Alternativen in den Großstädten. Verbunden damit war einer deutlichen Verjüngung der Bevölkerung in den Umlandregionen. Wenngleich die suburbanen Räume insgesamt noch eine negative natürliche Bevölkerungsentwicklung aufweisen, so waren 1995 in den einzelnen Gemeinden infolge der verstärkten Zuwanderung bereits Geburtenüberschüsse zu verzeichnen.

Diese positive Bilanz der engeren Umlandregionen wird durch selektive Wanderungsströme aus den alten Bundesländern z.T. verstärkt. Bei den zuziehenden Arbeitsmigranten dominiert die Altersgruppe von 25-35 Jahren. Diese Wanderungsströme – vielfach Ehepaare ohne Kinder – waren Anfang der 90er Jahre vor allem für die Umlandregionen der Landeshauptstädte typisch, zunehmend sind sie aber auch in anderen aufstrebenden Regionen zu beobachten. Kennzeichnend sind aber auch Wanderungsströme lediger Personen der gleichen Altersgruppe. Typisch für alle Umlandregionen – und dieser Fakt ist besonders negativ zu bewerten – sind jedoch die seit der Wende generell anhaltenden Verluste bei Auszubildenden (15-20 Jahre). Da dies auch für die Großstädte zutrifft, erfolgt weiterhin ein Abfluß von potentiell wichtigem Humankapital aus den Großstadtregionen.

Untersucht man die gegenwärtigen Stadt-Umland-Wanderungen auf kleinräumiger Ebene, so ergeben sich – je nach vorhandenen Siedlungsstrukturen – unterschiedliche räumliche Muster der Suburbanisierung. In ländlich geprägten Umlandregionen bildete sich im unmittelbaren Randgebiet der Großstadt ein mehr oder weniger geschlossener Suburbanisierungsring, beispielhaft ausgeprägt im Schweriner Umland – hier innerhalb des von der Landesplanung ausge-

<sup>2</sup> Grundlage des analytischen Teils waren Quell-Zielort-Wanderungsdateien der neuen Bundesländer sowie standardisierte Haushaltsbefragungen in neuen Wohnsiedlungen im Umland ostdeutscher Großstädte. Als engere Umlandregionen wurden die bis 1993 bestehenden kreisstadtfreien Landkreise der Großstädte betrachtet. Da 1994 eine Kreisgebietsreform in den neuen Ländern stattfand, sind aus Gründen der Vergleichbarkeit die Daten auf die alten Kreisstrukturen zurückgerechnet worden. Die weiteren Umlandregionen der Kernstädte enthalten zusätzlich die an die engere Umlandregion angrenzenden Kreise. Generell ist das Fehlen von vergleichbaren Stadtregionenabgrenzungen in den neuen Ländern als methodischer Mangel anzusehen.

wiesenen Ordnungsraumes. In stärker verdichteten Umlandregionen reicht hingegen der Suburbanisierungsraum – u.a. bedingt durch die bessere Verkehrsinfrastruktur – über die flächenhaften Verdichtungen im Stadtrandbereich in das weitere Umland hinaus, sowohl bandartig als auch in dispersen Formen, z.B. in der Großstadtregion Leipzig. So sehr eine solche Entwicklung aus raumordnungspolitischer Sicht zu begrüßen ist, so problematisch ist gleichzeitig, daß es infolge weiterer Bauflächenausweisungen für Gewerbe-, Misch- und Sondergebiete zu einer fast geschlossenen Bebauung entlang der Entwicklungsachsen gekommen ist. Mehr als drei Viertel der raumordnerisch befürworteten Bauflächenausweisungen sind hier bereits bebaut, im Bau bzw. erschlossen. Dadurch wird sich die Siedlungs- und Verkehrsfläche entlang dieser Entwicklungsachsen fast verdoppeln.

### Regionale Differenzierung

Prognosen zur Entwicklung der Städte bzw. Stadtregionen in den neuen Ländern (u.a. BILR 1993; FRIEDRICHS 1995, DATHE 1996) gehen generell von einer zunehmenden Polarisierung zwischen den Stadtregionen aus. Trotz teilweise stark voneinander abweichender Ergebnisse – und das ist aufgrund der verschiedenen theoretischen Ansätze und Indikatoren nicht unerwartet – heben sich in den Prognosen einige Städte mit überproportionalem (u.a. Berlin-Ost, Potsdam, Dresden, Leipzig) und einige mit unterproportionalem Entwicklungspotential (z.B. Cottbus, Rostock, Zwickau) heraus. Analog dazu konnte man nach der Wende davon ausgehen, daß eine verstärkte Wohnsuburbanisierung vor allem in wirtschaftlich prosperierenden Großstadtregionen einsetzen würde.

Derzeit sind die regionalen Unterschiede zwischen den Großstadtregionen absolut gesehen zwar beträchtlich, in Relation zur Einwohnerzahl jedoch eher gering. So lagen die relativen Wanderungsverluste der Großstädte an ihre weiteren Umlandregionen im Jahre 1995 zumeist im Intervall von 15-20 ‰. Berücksichtigt man, daß in den thüringischen Großstädten und in Cottbus durch Eingemeindungen der Anstieg der Wohnsuburbanisierung statistisch verschleiert wird, verstärkt sich der Eindruck einer Nivellierung. Einzig Schwerin mit stark überdurchschnittlicher und Berlin mit stark unterdurchschnittlicher Umlandwanderung stellen gewisse Ausreißer dar – Schwerin mit 25,2 ‰ und Berlin mit 4,2 ‰. Die Ursachen für diese Abweichungen könnten u.a. in den extremen Unterschieden bei den Boden-, Wohneigentums- und Mietpreisen gelegen haben. Im Schweriner Raum dürften außerdem die günstigen Förderbedingungen zur Schaffung von neuem Wohnraum in Mecklenburg-Vorpommern wesentlich für die hohe Umlandwanderung gewesen sein – in der Rostocker Großstadtregion setzte eine ähnliche Dynamik (20,8 ‰) erst 1995 ein. Die vorerst relativ geringe Umlandwanderung der Berliner – absolut verlor Berlin 1995 im Saldo 14.522 Personen an den engeren Verflechtungsraum – läßt sich u.a. durch die starke Bautätigkeit innerhalb der Stadtgrenzen erklären.

Diese erste Phase der Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern (1992-1996) stützt folglich nicht die These von einer Polarisierung zwischen den ostdeutschen Großstadtregionen. Die geringe Differenzierung der relativen Wanderungsverluste der Großstädte läßt in Anbetracht der hohen Dynamik der Wohnsuburbanisierung eher den Schluß zu, daß diese Entwicklung weniger aus den unterschiedlichen Potentialen der Großstädte resultiert, sondern vielmehr durch die Wohnungsbauförderung von Bund und Ländern getragen wurde. Das zeigt sich auch darin, daß der Prozeß der Wohnsuburbanisierung im Umland von Mittelstädten gleichermaßen einsetzte. Dieser generelle Suburbanisierungsschub in den neuen Ländern ist mehr oder weniger auch als Folge der Auflösung eines jahrzehntelangen Staueffektes zu sehen. Seit Beginn der zweiten Hälfte der 90er Jahre zeigen sich erste Ansätze einer Polarisierung, d.h., daß sich in einigen Regionen der ansteigende Trend fortsetzt, in anderen abflacht bzw. rückläufig ist.

Während die Abwanderung aus den Großstädten ins Umland relativ gleichstark erfolgte, sind die Effekte der Zuwanderung im engeren Umland aufgrund der sehr unterschiedlichen Siedlungsstrukturen in den Großstadtregionen sehr differenziert. So ist die Dynamik der Wohnsuburbanisierung in den ländlich geprägten Umlandregionen fast doppelt so hoch wie in den stärker verdichteten. Allein im Jahre 1994 variierten die Wanderungsgewinne der engeren Umlandregionen zwischen 12 und 70 ‰. Aggregiert man die Wanderungsraten von 1992-1994, beträgt die Spannweite sogar 110 ‰. Diese regionalen Disparitäten erfahren durch die unterschiedlich ausgeprägten Segregationsprozesse in den neu entstandenen Teilwohnungsmärkten eine wesentliche Verstärkung.

### Segregation nach Teilwohnungsmärkten<sup>3</sup>

Der Prozeß der Wohnsuburbanisierung ist eng mit der Vorstellung von neuen Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen im Umland der Großstädte verbunden. Dieses Klischee trifft in den neuen Ländern jedoch nur für die ländlichen Regionen zu. In den stärker verdichteten Regionen prägen hingegen 2-4geschossige Mehrfamilienhäuser das neue Antlitz des suburbanen Raumes, zumeist stereotype kompakte Wohnsiedlungen, losgelöst vom baulichen und landschaftlichen Umfeld. Das Entstehen dieser Strukturen ist in den neuen Ländern einzig und allein auf die bis 1996 geltenden Steuervergünstigungen (50 %ige Sonderabschreibung der Baukosten bei Vermietung neugeschaffenen Wohnraums) zurückzuführen. Die von Bauträgern komplett errichteten neuen Wohnsiedlungen wurden fast vollständig an Kapitalanleger aus den alten Ländern verkauft, der Anteil selbstgenutzter Eigentumswohnungen blieb in den neuen Ländern generell

<sup>3</sup> Dazu wurden standardisierte Haushaltsbefragungen in neuen Wohnsiedlungen im Umland von acht Großstädten durchgeführt. Beispielhaft ausgewählt wurden Umlandgemeinden von Schwerin (ländliche Region), von Cottbus (Region mit Verdichtungsansätzen), von Leipzig und Dresden (Regionen mit großen Verdichtungsräumen). Alle Prozentwerte beziehen sich auf die befragten Haushalte (137/149 /206/117) der Beispielregionen. Die Ergebnisse der Befragungen werden durch weiterführende Untersuchungen gestützt: ANDERS, N.: Suburbanisierung im Raum Schwerin. Diplomarbeit, Geographisches Institut der Universität Hannover, 1995 / BARTH, V.: Suburbanisierungstendenzen im Großstadtraum Dresden. Diplomarbeit, Institut für Geographie der TU Dresden, 1995 / MALUSZCZAK, C.: Zu aktuellen Problemen der Suburbanisation im Umland von Cottbus. Diplomarbeit, Institut für Geographie und Geoökologie der Universität Potsdam, 1996 / SCHNEIDER, U., u. E. UNGER: Die Dynamik in der stadtregionalen Peripherie in Ostdeutschland – das Beispiel der Wohnbauentwicklung in der Stadtregion Leipzig. Diplomarbeit, Universität Dortmund 1995.

sehr gering. Nur in architektonisch ansprechenden Wohnanlagen mit exklusiverer Ausstattung stieg er deutlich an (bis auf fast 40 %) – hier treten vereinzelt auch schon Kapitalanleger aus den neuen Ländern auf.

In der ersten Phase der Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern bestimmten somit nur der freie Mietwohnungs- und der Eigenheimsektor den neu entstandenen Wohnungsmarkt im Umland der Großstädte. Während in den ländlichen Regionen der Eigenheimsektor absolut dominiert, wechselt die Dominanz mit zunehmender Verdichtung der Siedlungsstruktur zum Mietwohnungssektor. Extrem einseitige Entwicklungen haben sich im Schweriner Umland – fast ausschließlich nur Eigenheime (90 %) – und im Leipziger Umland – sehr starker Mietwohnungssektor (65 %) – vollzogen. Diese regional unterschiedliche Ausprägung der Teilwohnungsmärkte führte zu regional unterschiedlichen Strukturen der Wohnsuburbanisierung, da innerhalb der gleichen Teilwohnungsmärkte, unabhängig vom jeweiligen Regionstyp, ähnliche Strukturen der Wohnsuburbanisierung entstanden.

Im Eigenheimsektor findet man die klassischen suburbanen Strukturen, Familien mit zumeist zwei Kindern – dominant sind die Altersgruppen 35-44 und 7-17 Jahre -, mit weit überdurchschnittlichem Haushaltseinkommen (ca. 60 % mit mehr als 5000 DM/Monat), vorwiegend Personen in gehobener beruflicher Stellung und mit hohem Bildungsstand. 20 % dieser Haushalte sind junge Familien mit Kindern (Eltern < 34 Jahre), Aufsteiger nach der Wende (> 80 % leitende oder mittlere Angestellte bzw. Selbständige), die insbesondere durch die Wohnungsbauförderung der jeweiligen Bundesländer schon früh den Schritt ins Eigenheim geschafft haben. Die Segregation der Haushalte differenziert sich im Eigenheimsektor: sie ist bei Einfamilienhäusern besonders hoch (Schwerin) und nimmt mit Zunahme des Anteils von Reihenhäusern (Cottbus) leicht ab. Mehr als zwei Drittel, in den weniger verdichteten Regionen sogar über 80 % der neuen Eigenheimbesitzer waren ehemalige Großstadtbewohner.

Fast konträr zu diesen klassischen suburbanen Strukturen sind die Merkmale der neuen Haushalte im Mietwohnungssektor, speziell in Mehrfamilienhäusern: es sind vorwiegend junge Haushalte – fast zwei Drittel der zugezogenen Personen sind jünger als 35 Jahre – mehr als die Hälfte aller Haushalte ist kinderlos. Überdurchschnittlich hoch ist der Anteil lediger Personen – am stärksten im Dresdener Umland mit 33 %. Die Zuzüge in den neuen Mietwohnungssektor resultieren im Vergleich zum Eigenheimmarkt in stärkerem Maße auch aus interregionalen Wanderungen (Arbeitsmigranten), sowohl aus den alten als auch aus den neuen Ländern. In diesem Wohnungsmarktsegment spiegeln sich auch Unterschiede in der Attraktivität des regionalen Arbeitsmarktes wider: so steigt z.B. der Anteil der Zuzüge aus dem übrigen Bundesgebiet im Dresdener Umland auf über 50 % an, im Cottbusser Umland ist er hingegen nur halb so hoch. Die innerhalb des Mietwohnungssektors zu beobachtende Wanderung junger kinderloser, vielfach auch finanziell gut gestellter Haushalte (4000-5000 DM/Monat) ins Umland der Großstädte – ca. 15 % sind Singlehaushalte – steht im Gegensatz zu bisherigen Suburbanisierungstheorien. HARTH et al. (1996) sprechen von der Gruppe der „potentiellen Ost-Gentrifier“. Sie tritt verstärkt in den großstadtnahen, attraktiven Wohnlagen auf. Die Wohnsuburbanisierung stellt sich somit in den neuen Ländern als Konkurrent für der Gentrification dar (HARTH et al. 1996). Dadurch verstärkt sich der Segregationsprozeß in den neuen Wohnsiedlungen zusätzlich.

Zugleich hat sich die These, daß die Wohnsuburbanisierung die Abwertungsprozesse in den Großwohnsiedlungen besonders vorantreiben würde (u.a. FRIEDRICHS 1995, HERLYN u. HART 1996), im Ergebnis der Haushaltsbefragungen 1994/1995 nicht bestätigt. Die Wanderungsverluste der Großstädte an die neuen Wohnsiedlungen im Umland verteilen sich proportional auf die bestehenden großstädtischen Bebauungsstrukturen, d.h., daß die Wohnsuburbanisierung bisher nicht zu einer überdurchschnittlichen Abwanderung aus den Großwohnsiedlungen geführt hat – nur in Cottbus wurde dieses Phänomen beobachtet. Auch Befragungen in neuen innerstädtischen Wohnsiedlungen (Leipzig-Probstheida 1996) haben ergeben, daß hier kein überdurchschnittlicher Zuzug aus der "Platte" erfolgt. Das lindert nicht die Gefahr der Abwertung von Großwohnsiedlungen in den neuen Ländern, die sicher regional auch schon eingetreten ist, gefährlich ist jedoch das Herbeireden einer solchen Situation, wie es vielfach in der Presse erfolgt (u.a. Leipziger Volkszeitung vom 13.3.1997: "Für marode Plattenbauten fehlen 100 Mrd. Mark. Sollen Plattenbauten abgerissen werden?")

#### Push- und Pullfaktoren

Angesichts der finanziellen Situation der ostdeutschen Haushalte und des Hochpreisniveaus auf dem ostdeutschen Wohnungsmarkt in der ersten Hälfte der 90er Jahre war von vornherein nicht zu erwarten, daß eine derartige Dynamik der Wohnsuburbanisierung – trotz des angestauten Suburbanisierungsdrucks – eintreten würde. Daß dies dennoch geschah – begünstigt durch die umfangreichen Baulandausweisungen in den Umlandgemeinden der Großstädte –, ist vorrangig Folge der spezifischen Wohnungsbauförderung des Bundes in den neuen Ländern (Fördergebietsgesetz) als auch der Förderprogramme der ostdeutschen Bundesländer zur Schaffung neuen Wohnraums. Da diesen bis heute jegliche regionale Komponente fehlt, setzte der zuvor beschriebene Strom ins Umland ein, zum einen aus einem finanziellen Kalkül heraus, verbunden mit dem Wunsch nach besseren Wohn- und Wohnumfeldbedingungen, zum anderen aber auch wegen fehlender Alternativen in der Großstadt und zunehmender Verdrängungserscheinungen (Sanierungsmaßnahmen, Kündigung).

Die *Motive für den Auszug* aus der alten Wohnung sind im Eigentums- bzw. Mietwohnungssektor – logischerweise – sehr unterschiedlich<sup>4</sup>. Im Eigentumswohnungsmarkt erfolgte der Auszug vorrangig mit dem Ziel, Wohneigentum zu erwerben (63-77 %). Weitere Motive waren die Umweltbelastungen im alten Wohngebiet (41-52 %) und die unzurei-

<sup>4</sup> Mehrfachantworten waren möglich. Da Zuzüge von außerhalb der Großstadtregion zu über 75 % aus beruflichen Gründen erfolgten, wurden diese zum Zweck der besseren Vergleichbarkeit bei der Analyse der Einzugs- und Auszugsgründe herausgefiltert.

chende Größe (32-63 %) und Ausstattung (30-55 %) der ehemaligen Wohnung<sup>5</sup>. Verdrängungsgründe, die mit einer Wohnungskündigung oder Sanierung der Wohnung zusammenhängen, blieben in der Rangfolge noch im Hintergrund, in Leipzig und Dresden waren es bei den Stadt-Umland-Wanderern bis zu 20 %. Für Haushalte im neuen Mietwohnungssektor waren in erster Linie die Umweltbelastungen (44-50 %) der entscheidende Auslöser für den Umzug, kombiniert mit einer unzureichenden Wohnungsausstattung (37-44%), weniger bedeutsam war der Faktor Wohnungsgröße. Diese blieb beim Umzug in mehrgeschossige Mietshäuser im Durchschnitt weitestgehend konstant, kennzeichnend ist jedoch vielmehr eine Halbierung der Standardabweichung, d. h., es erfolgte vor allem ein Auszug aus zu großen bzw. zu kleinen Wohnungen. Wesentlich stärker als im Eigentumswohnungsmarkt traten im Mietwohnungssektor (Geschoßwohnungsbau) Verdrängungsgründe (bis 40%) hervor – bevorstehende Sanierungsmaßnahmen bzw. zu hohe Miete nach der Sanierung.

Bezüglich der *Motive für den Einzug* in die neue Wohnsiedlung im Umland treten zwischen den Teilwohnungsmärkten nur geringe Unterschiede auf. Entscheidend war generell der Wunsch nach einer angenehmen Wohnumgebung (58-82%) und besseren Wohnbedingungen (41-83%). Andere Motive hatten eine wesentlich geringere Wertigkeit. So spielten z.B. kostengünstige Kauf- bzw. Mietangebote nur beim Einzug ins Eigenheim noch eine gewisse Rolle (16-37%), im Mietwohnungssektor fast nicht – ein Ausdruck des hohen Preisniveaus im Umland der Großstädte bis Mitte der 90er Jahre. Beim Mietwohnungssektor traten auch familiäre Gründe (25-41%) deutlicher hervor.

Die Motivation zur Umlandwanderung in den neuen Ländern – sieht man von der interregionalen und damit arbeitsplatzorientierten Zuwanderung ab – war somit in erster Linie mit dem Wunsch zur Verbesserung der Wohnsituation verbunden, wobei insbesondere die schlechten Wohnumfeld- einschließlich der negativ bewerteten Umweltbedingungen in den Städten einen zusätzlichen Push-Effekt bewirkten. Wesentlich dürfte in der ersten Hälfte der 90er Jahre auch die bestehende Preisdifferenz zwischen Stadt und Umland gewesen sein – sowohl auf den Eigentums- als auch auf dem Mietwohnungssektor. Angesichts der engen Bebauung in Einfamilienhaussiedlungen und der fast städtischen Dichte in mehrgeschossigen Wohnsiedlungen scheint es jedoch bei den ehemaligen Großstadtbewohnern vielfach bei dem Wunsch nach einem "Wohnen im Grünen" geblieben zu sein. So ergaben z.B. die Befragungen in den neuen Siedlungen, daß fast 45-50 % der ehemals großstädtischen Haushalte von Leipzig und Dresden unter ähnlichen finanziellen Bedingungen lieber in der Großstadt Eigentum erworben bzw. eine Wohnung gemietet hätten – in den eher ländlich geprägten Umlandregionen waren es nur ein Viertel der Haushalte. Die geäußerte Absicht, demnächst wieder aus diesen Wohnsiedlungen wegzuziehen, ist relativ gering (20 % „ja“ und wahrscheinlich „ja“). Eigenheimbewohner äußerten diese Absicht logischerweise fast nicht, im Mietwohnungssektor insgesamt – also einschließlich der interregionalen Zuwanderer – steigt die potentielle Mobilität hingegen auf das Doppelte an, in einzelnen Wohnsiedlungen auf bis zu 50%! Ein Umzug bedeutet dann zumeist ein zurück in die ehemaligen Wohnorte oder ein Umzug in eine andere Wohnsiedlung im Umland, weniger ein Umzug oder eine Rückkehr in die Großstadt.

#### Verkehrswachstum durch Wohnsuburbanisierung

Wohnsuburbanisierung setzt einerseits eine hohe Mobilität voraus, führt andererseits zu einem verstärkten Verkehrswachstum. In den ostdeutschen Großstadtregionen trat letzteres – neben der generellen Erhöhung des Verkehrsaufkommens in den neuen Ländern – durch die dynamischen Suburbanisierungsprozesse besonders intensiv ein.

Da fast 90% der Berufstätigen aus den neuen Wohnsiedlungen außerhalb des Wohnortes arbeiten – vorrangig in der Großstadt, und hier insbesondere die berufstätigen Frauen –, war mit dem Umzug ein gravierender Wandel im modal split verbunden, extrem in den durch den ÖPNV schlecht erschlossenen ländlichen Regionen. Ca. 85 % der Haushaltsvorstände und 70 % der Ehepartner nutzen den Pkw auf dem Weg zur Arbeit, sowohl in den ländlichen als auch in den Verdichtungsregionen. Selbst in verkehrsmäßig gut erschlossenen Siedlungen mit S-Bahn-Anschluß findet man diese absolute Auto-Orientierung – hier liegt der Pkw-Anteil zwar bei den Ehepartnern etwas niedriger, generell bleibt jedoch die Dominanz und die ansteigende Tendenz des motorisierten Individualverkehrs bestehen.

Wenngleich von allen Wohn- und Wohnumfeldbedingungen der ÖPNV-Anschluß durch den Umzug ins Umland den stärksten Werteverlust bei den Haushalten aufweist, kann man davon ausgehen, daß bei der Mehrzahl der Haushalte der Anschluß bzw. die Bedienung durch den öffentlichen Nahverkehr eine untergeordnete Rolle bei der Wahl des neuen Wohnstandortes spielte (s.a. BREITZMANN u. OBENAU 1995). Dies spiegelt sich auch in der stark ausgeprägten interaxialen Bebauung wider, was dem zukünftigen Aufbau eines effizienten ÖPNV mit hoher Taktfolge entgegensteht.

Raumordnerische Vorstellungen, den Straßenverkehr im Umland durch Funktionsmischung zu verringern, sind in der Regel fehlgeschlagen. Vielmehr sind nur zusätzliche Verkehre im Gegenstrom entstanden. Beispielsweise entstanden im Saalepark, dem größten Einkaufspark der neuen Länder in Günthersdorf bei Leipzig, mehr als 3000 neue Arbeitsplätze. Von den befragten Haushalten in der angrenzenden neuen Wohnsiedlung gaben nur weniger als 5% an, in der Wohngemeinde zu arbeiten!

Grundlage der extrem gestiegenen Mobilität war auch ein zunehmender Wechsel vom Ein-Pkw-Haushalt (vor dem Umzug) zum Zwei-Pkw-Haushalt (nach dem Umzug). Dieser Wechsel erfolgte in den ländlichen Umlandregionen wesentlich dynamischer – im Schweriner Umland stieg der Anteil der Zwei-Pkw-Haushalte um mehr als ein Drittel auf über 60 % an. Damit liegt der Motorisierungsgrad in den neuen Siedlungen der ländlichen Regionen sogar über dem Niveau in den Verdichtungsregionen, was nicht nur durch die schlechtere Verkehrserschließung bedingt ist, sondern generell typisch für den Eigenheimsektor ist – ähnlich hohe Motorisierungsgrade sind auch in neuen Einfamilienhaussiedlungen des Leipziger Umlandes zu verzeichnen.

<sup>5</sup> Die große Streuung der Werte resultiert daraus, daß der Anteil der Gebäudestrukturen (Altbau, Altneubau, Großwohnsiedlung), aus denen der Zuzug erfolgte, zwischen den einzelnen Untersuchungsregionen sehr differierte.



Wohnsuburbanisierung und Nachhaltigkeit

Der Prozeß der Wohnsuburbanisierung in den Großstadregionen der neuen Ländern war bisher mit einer dynamisch zunehmenden Siedlungsdispersion (s.a. ARLT 1996), mit räumlich-funktionaler Entmischung von Wohn- und Arbeitsstätten und einer Ausweitung des motorisierten Individualverkehrs verbunden, Trends, die im Städtebaulichen Bericht zur nachhaltigen Stadtentwicklung als größte Herausforderung an einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Städtebau bezeichnet werden (BfLR 1996). Eine Bewertung der Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit kommt – ausgehend von den vorliegenden Analysedaten – somit zu einer negativen Einschätzung, insbesondere in Anbetracht abnehmender Bevölkerung in den Großstadregionen. Während man bei zunehmender Bevölkerung Wohnsuburbanisierung auch als natürliche Ausgleichstendenz gegen eine zu starke Konzentration von Bevölkerung in den Kernstädten sehen kann (GATZWEILER u. SCHLIEBE 1982), ist dieser Prozeß in den neuen Ländern eher „unnatürlich bzw. künstlich induziert“, d.h., er resultiert weniger aus vorhandenen Potentialen, sondern wurde vielmehr von außen, durch Wohnungsbaufördermaßnahmen des Bundes (für Kapitalanleger und Eigennutzer) als auch der Länder (nur für Eigennutzer) forciert. Diese Maßnahmen hatten das Ziel, durch vorrangige Förderung des Neubaus akute Wohnungsprobleme in den neuen Ländern abzubauen. Aufgrund der spezifischen Rahmenbedingungen in den neuen Ländern (u.a. schnellere Bauflächenausweisung in den Umlandgemeinden, ungeklärte Eigentumsverhältnisse in den Städten, fehlende Landesentwicklungs- und Regionalpläne) als auch genereller, die Wohnsuburbanisierung fördernder Faktoren (u.a. Planungshoheit der Gemeinden, Kilometerpauschale, geringere Bodenpreise im Umland) führten diese Maßnahmen jedoch zu einem einseitigen Bauboom in den Umlandregionen. Was aus wohnungspolitischer Sicht – auch hinsichtlich des wirtschaftlichen Aufschwungs in den neuen Ländern – notwendig erschien, erwies sich unter dem Gesichtspunkt einer nachhaltigen Entwicklung als kontraproduktiv. Damit entstand eine Realität, die weitgehend im Gegensatz zu raumordnerischen Empfehlungen stand. Bereits im Baulandbericht 1993 (BMBAU 1993, S. XXXIII) wurde für die neuen Länder festgestellt: „Gebäudesanierung und -modernisierung, die Konzentration des Mitteleinsatzes im Gebäudebestand, sind z.Z. dringlicher als sofortige Baulandausweisung, -erschließung und Neubau.“ Ausgehend von einem qualitativen – nicht quantitativen – Wohnungsproblem in den neuen Ländern wurde somit bereits frühzeitig auf einen Erhalt der Altbausubstanz und eine verstärkte Innenentwicklung orientiert, basierend auf beträchtlichen Baulandreserven im Bestand. Diese Orientierungen spiegeln sich dezidiert im Städtebaulichen Bericht wieder. Sie dürften aufgrund des weitgehend fehlenden Siedlungsdrucks in den neuen Ländern eher realisierbar sein als in den alten. In Anbetracht der – politisch gesetzten – Rahmenbedingungen sind verstärkte Suburbanisierungsprozesse jedoch vorprogrammiert (RAUEN 1996), worin sich auch die Ohnmacht der Raumordnung in Deutschland zeigt (KUTTER 1993).

Die Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern steht jedoch nicht nur in einem weitgehenden Gegensatz zu einer nachhaltigen Stadt-(Regions)entwicklung, man kann sie – in Anlehnung an MÄDING (1995) – in besonderem Maße auch als volkswirtschaftlich verschwenderisch bezeichnen. Hier treten durch die Umlandwanderung nicht nur Kosten wie in den alten Ländern auf (durch die gestiegene Mobilität, durch Zusatzkosten in den Randgemeinden, durch gleichbleibende Kosten in den Großstädten trotz sinkender Bevölkerung), zusätzlich werden mit Steuerabschreibungsmöglichkeiten junge Bevölkerungsgruppen ins Umland „abgesaugt“, eine Entwicklung die eher angebots- als nachfrageorientiert erfolgte.

Den Prozeß der Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern abzuschwächen – aus volkswirtschaftlicher Sicht als auch unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit –, sie auf ein erforderliches Maß zu begrenzen, setzt somit sowohl eine Änderung der Wohnungsbauförderung als auch anderer politisch gesetzter Rahmenbedingungen voraus. Bei der Wohnungsbauförderung ist mit der Änderung der Abschreibungsmöglichkeiten für Wohnimmobilien in den neuen Ländern ab 1997 ein erster richtungsweisender Schritt getan worden (Altbau von 50% auf 40%, Neubau von 50% auf 25%). Desweiteren wurde mit dem Umstieg von der steuerprogressionsabhängigen Wohneigentumsförderung zu einem Festbetrag in Form einer Eigentumszulage (seit 1996) zumindest der Ressourcenverbrauch des Wohnens (Wohn- und Grundstücksfläche) tendenziell abgeschwächt (BfLR 1996). Die Eigentumszulage, die für das gesamte Bundesgebiet gilt, wirkt jedoch in den neuen Ländern aufgrund der geringeren Förderung bei Altbauten (50 % der Zulage von Neubauten) kontraproduktiv.

Angesichts der anwachsenden Leerstände in den Großstädten – in Leipzig waren es zu Beginn des Jahres 1996 34.344 Wohnungen (13,0 % des Wohnungsbestandes) – stellt sich die Forderung, die Fördermittel flexibel und bedarfsorientiert nach regionalen und lokalen Gesichtspunkten differenziert einzusetzen (ARL 1996). Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern einzudämmen heißt somit in erster Linie, die Förderung der Altbausubstanz zu verstärken. Da die Durchsetzung „echter“ Ressourcennutzungspreise (Internalisierung der externen Kosten) vorerst politisch schwer durchsetzbar sein dürfte, sollte man zumindest die steuerlichen Vergünstigungen aus dem Blickwinkel der Nachhaltigkeit umgestalten, z.B. die Kilometerpauschale für neue Stadt-Umland-Wanderer völlig abschaffen und den Wohnungsneubau nur an ÖPNV-freundlichen Standorten fördern. Auch die Verknüpfung der Planungshoheit der Gemeinden mit einer finanziellen Verantwortung für alle Folgen kommunaler Standortentscheidungen (ACKERMANN 1995) würde dazu beitragen, daß die raumordnungspolitischen Orientierungen zu einer nachhaltigen Stadt-(Regions)entwicklung nicht zum „Papiertiger“ werden.

Ausblick

Das Jahr 1997 könnte nach dem Auslaufen der 50%igen steuerlichen Sonderabschreibungen zu einem deutlichen Absinken der Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern führen.

Dafür spricht, daß man in der Bauwirtschaft nach dem Bauboom 1996 (ca. 130.000 Wohnungen) von einem Rückgang der Investitionen von 25% ausgeht. Nicht nur der absolute Rückgang der Bautätigkeit, auch die verstärkten Aktivitäten in den Großstädten wie umfangreiche Baulandausweisungen, Bereitstellung städtischer Grundstücke für Ein- und Zweifamilienhäuser, schnellere Baugenehmigungen und vor allem die sinkenden Preisunterschiede zwischen Stadt und Umland bei Neubaumieten dürften diese Entwicklung unterstützen. Beispielsweise wurde in Leipzig 1996 ein Wohnflächenplan ausgewiesen, der Bauflächen für potentiell 72.000 Wohnungen ausweist, was sogar weit über den Bedarf hinausgeht – im Wohnungsbaukonzept der Stadt behält jedoch die Altbauanierung weiterhin die Priorität.

Gegen ein deutliches Absinken der Wohnsuburbanisierung spricht, daß eine zunehmende Nachfrage nach preiswerten Reihen- und Doppelhäusern besteht und auch die Kapitaldecke bei den Bauwilligen in den neuen Ländern zunehmend besser wird. So verfügen in Sachsen fast 75% der Bauwilligen über ein Eigenkapital von über 50.000 DM, darunter 27,7 % über 100.000 DM (SCHUNK 1996). Auch sind derzeit die Förder- und Kreditbedingungen bei der Eigentumsbildung im Neubau sehr günstig: auf dem Kapitalmarkt liegt der effektive Jahreszins für einen 10jährigen Wohnungsbaukredit unter 7%; speziell in Sachsen würde – nach einer Modellrechnung der Ravensberger Bausparkasse – eine junge Familie mit zwei Kindern durch Eigenheimzulagegesetz und Fördermittel der Sächsischen Aufbaubank im Idealfall 126.000 DM erhalten. Ausgehend vom rationalen Kalkül und den jeweiligen Wünschen der potentiellen Eigenheimbesitzer im Lebenszyklus ist zu erwarten, daß damit die Umlandwanderung weiter anhält.

Große Leerstände im Altbaubestand – auch im modernisierten Altbau – der Großstädte und zunehmende Leerstände im neuen Mietswohnungsmarkt auf der „Grünen Wiese“ sowie anhaltende Bevölkerungsverluste in den Großstadregionen sollten Anlaß für ein weiteres Umdenken in der Förderpolitik, für eine stärkere Umlenkung der Investitionen in den Altbaubestand sein – was auch seitens der Bauwirtschaft gefordert wird. Zumindest dadurch könnte die Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern auf ihr „natürliches“ Maß reduziert und damit ein weiteres Zerfließen der Großstädte eingedämmt werden.

Literatur:

ACKERMANN, K. (1995): Mit öffentlichen Verkehrsmitteln gesteuerte Suburbanisierung in regionalen Entwicklungsachsen der neuen Bundesländer unter besonderer Berücksichtigung des schienengebundenen Verkehrs. TU Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr.  
Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hrsg.) (1996): Raumordnungspolitische Akzente für die Wohnungs- und Siedlungspolitik in Ostdeutschland. In: Nachrichten der ARL 2, S. 51-62.  
ARLT, G., LEHMANN, I., u. S. STUTZRIEMER (1996): Flächeninanspruchnahmen in Stadregionen. In: IÖR-INFO, Nr. 4, S. 3-4.  
BERG, L. VAN DEN, et al. (1982): Urban Europe. Bd.1.  
BREITZMANN, K., u. H. OBENAU (1995): Verkehrsprobleme der Suburbanisierung in den neuen Bundesländern. In: Internationales Verkehrswesen 12, S. 747-753.  
BUCHER, H., KOCKS, M., u. M. SIEDHOFF (1994): Die künftige Bevölkerungsentwicklung in den Regionen Deutschlands bis 2010. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 12, S. 815-852.  
Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung (BfLR) (1993) (Hrsg.): Mittel- und langfristige Entwicklungsperspektiven für deutsche Stadregionen. Materialien zur Raumentwicklung, Heft 58.  
Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung (BfLR) (1996) (Hrsg.): Städtebaulicher Bericht. Nachhaltige Stadtentwicklung. Bonn.  
Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBAU) (1993) (Hrsg.): Baulandbericht 1993. Bonn.  
Bundesministerium für Wirtschaft (1995): Wirtschaftspolitische Aspekte der Revitalisierung ostdeutscher Städte. (Tagungsmaterial) Wirtschaftsstandort Innenstadt und Grüne Wiese, Berlin.  
DATHE, D. (1996): Der wirtschaftliche Strukturwandel in ausgewählten Stadregionen der neuen Bundesländer in den Jahren 1989 bis 1993. In: Bertram, H. (Hrsg.): Regionen um Vergleich. Gesellschaftlicher Wandel in Ostdeutschland am Beispiel ausgewählter Regionen. KSPW: Transformationsprozesse.  
FRIEDRICH, J. (1995): Stadtsoziologie. Opladen.  
FRIEDRICH, J., u. H.-G. VON ROHR (1975): Ein Konzept der Suburbanisierung. In: ARL(Hrsg.): Beiträge zum Problem der Suburbanisierung. Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 102, S. 25-38.  
FRIEDRICH, J., et al. (1996): Die Entwicklung ostdeutscher Städte und Regionen: Ergebnisse, Folgerungen und Perspektiven. In: Strubelt, W., et al. (1996): Städte und Regionen – Räumliche Folgen des Transformationsprozesses. Berichte der KSPW.  
GATZWEILER, H. P., u. K. SCHLIEBE (1982): Suburbanisierung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen – Stillstand?. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 11/12, S. 883-914.  
HARTH, A., HERLYN, U., u. G. SCHELLER (1996): Ostdeutsche Städte auf Gentrifikationskurs? In: Friedrichs, J.; Kecskes, R. (Hrsg.): Gentrification – Theorie und Forschungsergebnisse. Opladen, S. 167-191.  
HATZFELD, U. (1994): Moderne Strukturen in Handel, Freizeit und Verkehr – großmaßstäbig und „auto“malisiert? In: ILS-Taschenbücher. Urbanes Leben – mobil im Umweltverbund. S. 43-64.  
HERFERT, G. (1996): Wohnsuburbanisierung in Verdichtungsräumen der neuen Länder – Eine vergleichende Untersuchung im Umland von Leipzig und Schwerin. In: EUROPA REGIONAL 1, S. 32-46.  
HERFERT, G. (1997): Struktur und regionale Differenziertheit der Wohnsuburbanisierung in den Großstadregionen der neuen Länder. Regionalbarometer neue Länder. Dritter zusammenfassender Bericht. In: Materialien zur Raumentwicklung. BfLR (im Druck).  
HERLYN, U., u. A. HARTH (1996): Soziale Differenzierung und soziale Segregation. In: Strubelt, W. u.a.(Hrsg.): Städte und Regionen, räumliche Folgen des Transformationsprozesses. Opladen, S. 257-287.  
KUTTER, E. (1993): Eine Rettung des Lebensraumes Stadt ist nur mit verkehrintegrierender Raumplanung möglich. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 5/6, S. 283-295.  
MÄDING, H. (1996): Auswirkungen des wirtschaftlichen Strukturwandels und der regionalen Mobilität auf die kommunalen Finanzen. In: Verband Deutscher Städtestatistiker (Hrsg.): Jahresbericht 1995, S. 127-165.  
MÖNNINGER, M. (1995): Fata Morgana im Grünen. Der Spiegel, 15, S. 206-211.

RAUEN, K.(1996): Bausteine für eine nachhaltige Entwicklung von Stadtregionen. In: K-Adenauer-Stiftung (Hrsg.): Städteipfel Habitat II - Deutschland und die globale Herausforderung, S. 15-32.

SEDLACEK, P. (1995): Suburbanisierung in Thüringen? Vortrag anlässlich der Ersten Thüringer Regionalplanertagung am 16./17.11. 1995 in Bad Blankenburg.

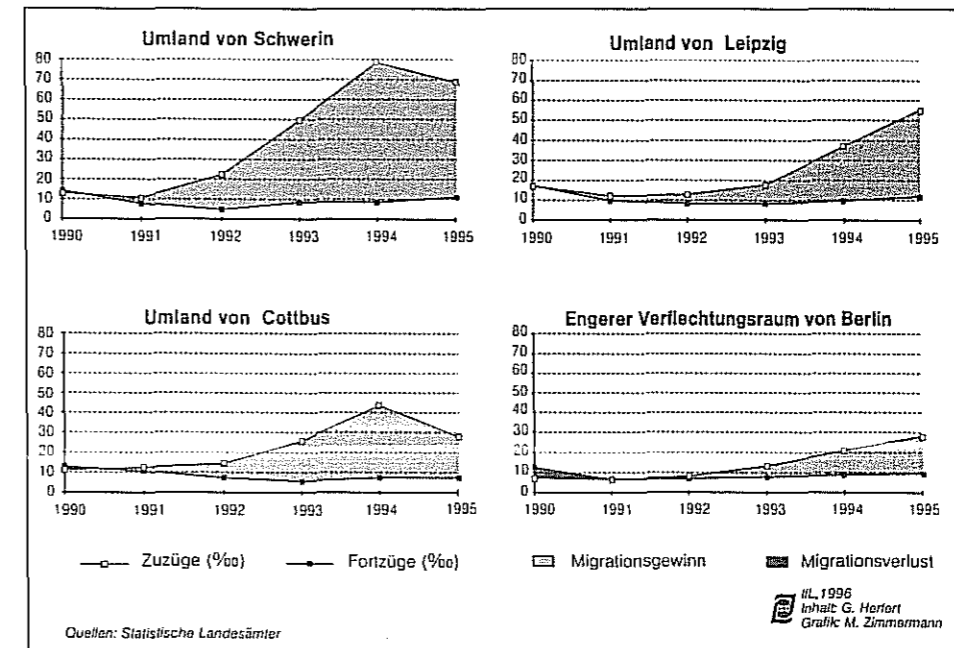
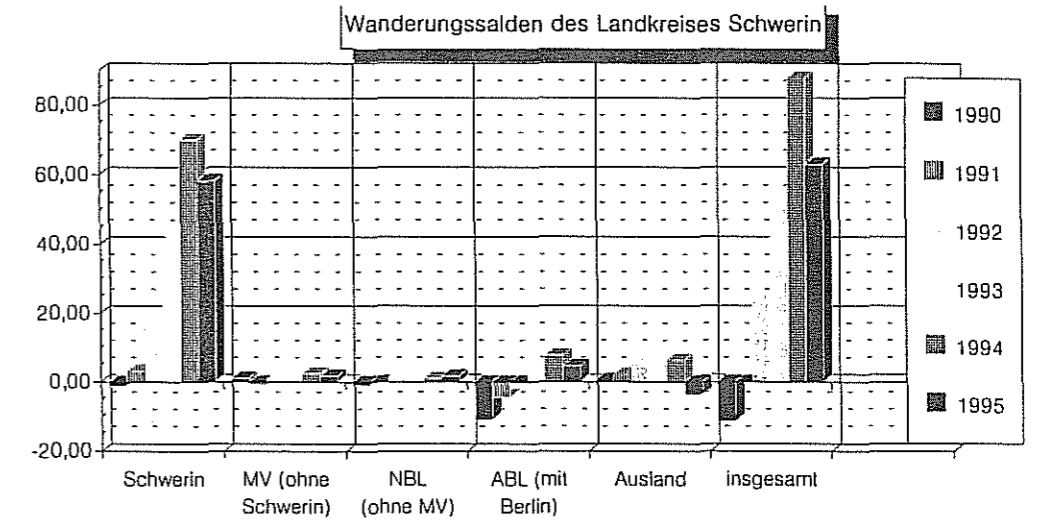
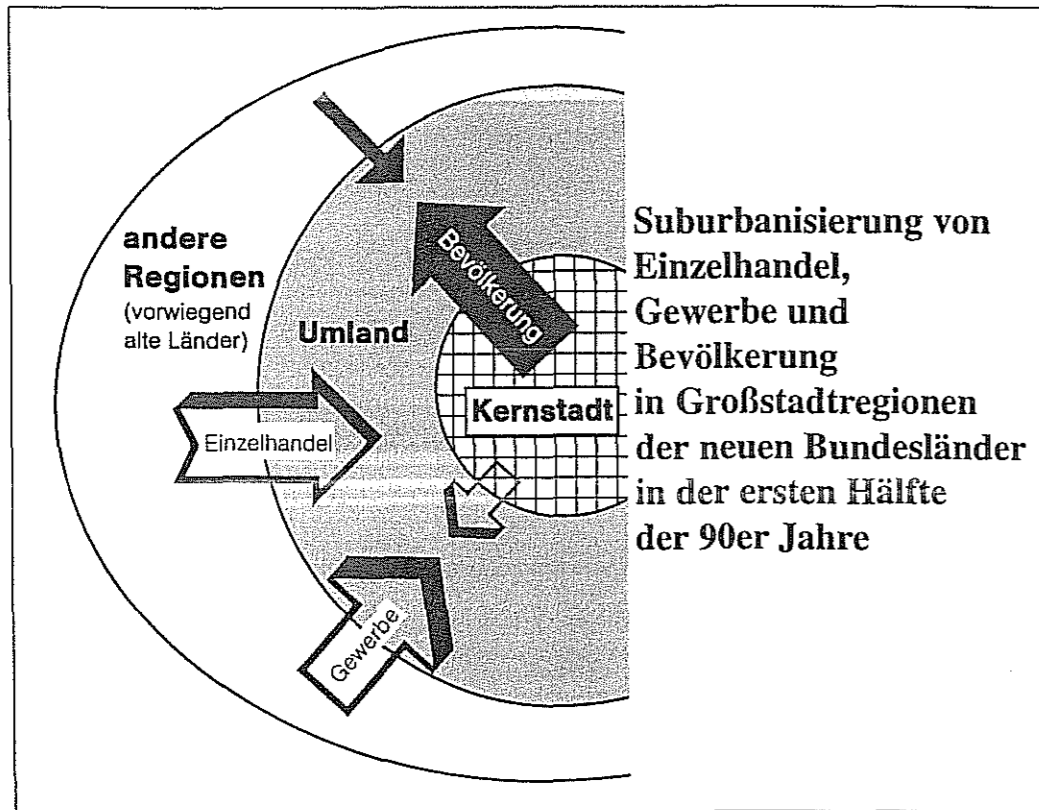
SCHMIDT, R. (1996): Funktionsräumlicher Wandel von Stadt-Umland-Regionen. In: IÖR-INFO 1996, Nr. 4, S. 1-2.

SCHUNK, M. (1996): Zum Wohnungsmarkt in Leipzig und Umland. Institut für Regional- und Baumentwicklung GmbH (unveröff. Bericht).

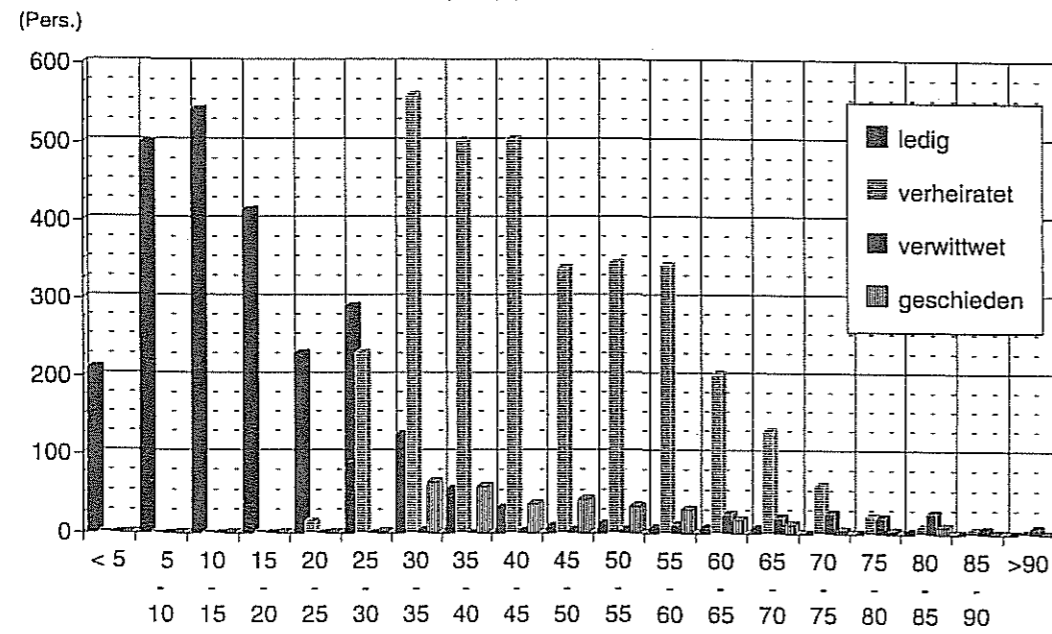
STIENS, G.(1996): Suburbanisierungsprozeß und Konsequenzen für die Raumordnung (Referat auf dem 16. Bremer Wirtschaftsforum).

USBECK, H., u. H. NEUMANN (1996): Aspekte des wirtschaftlichen und räumlichen Strukturwandels in deutschen Großstadtregionen - Deindustrialisierung, Schrumpfung, Funktionsverlust?. In: Verband Deutscher Städtestatistiker (Hrsg.): Jahresbericht 1995, S. 99-126.

Autor:  
Dr. Günter Herlert,  
Institut für Länderkunde,  
Schongauerstr. 9,  
04329 Leipzig.

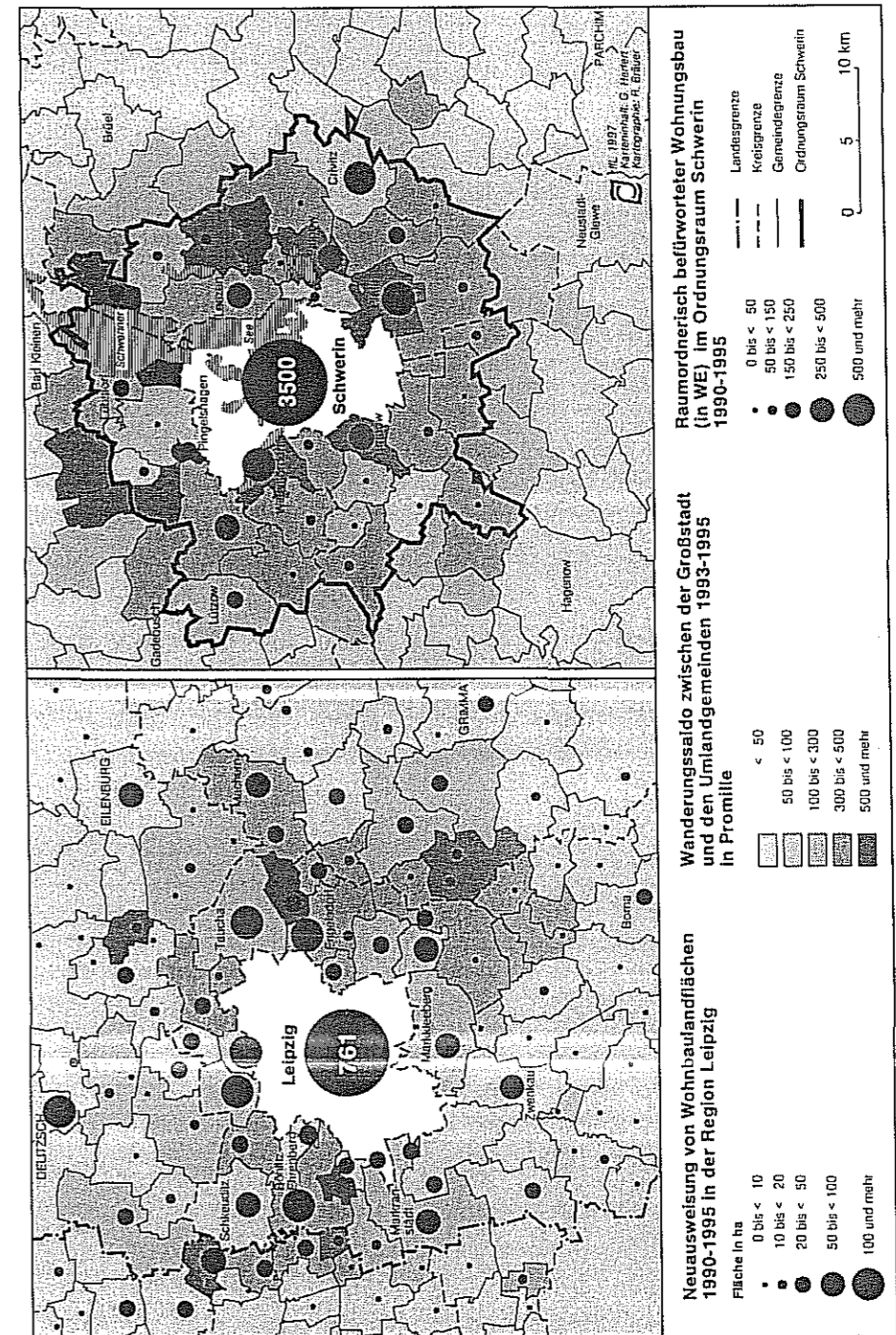
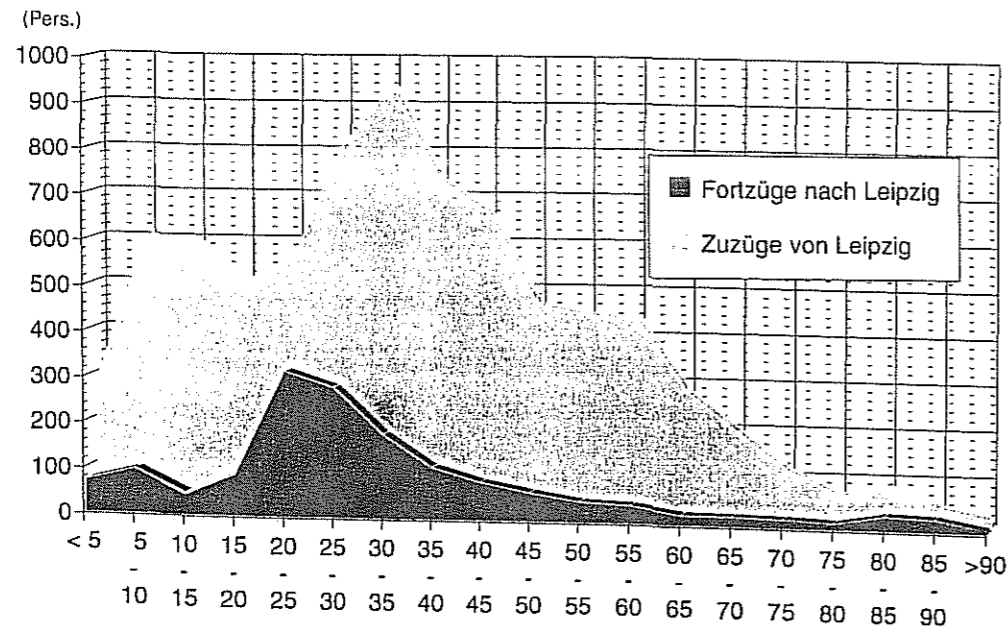


Wanderungssaldo des Landkreises Leipziger Land mit der Stadt Leipzig nach Altersgruppen und Familienstand 1995 \*)

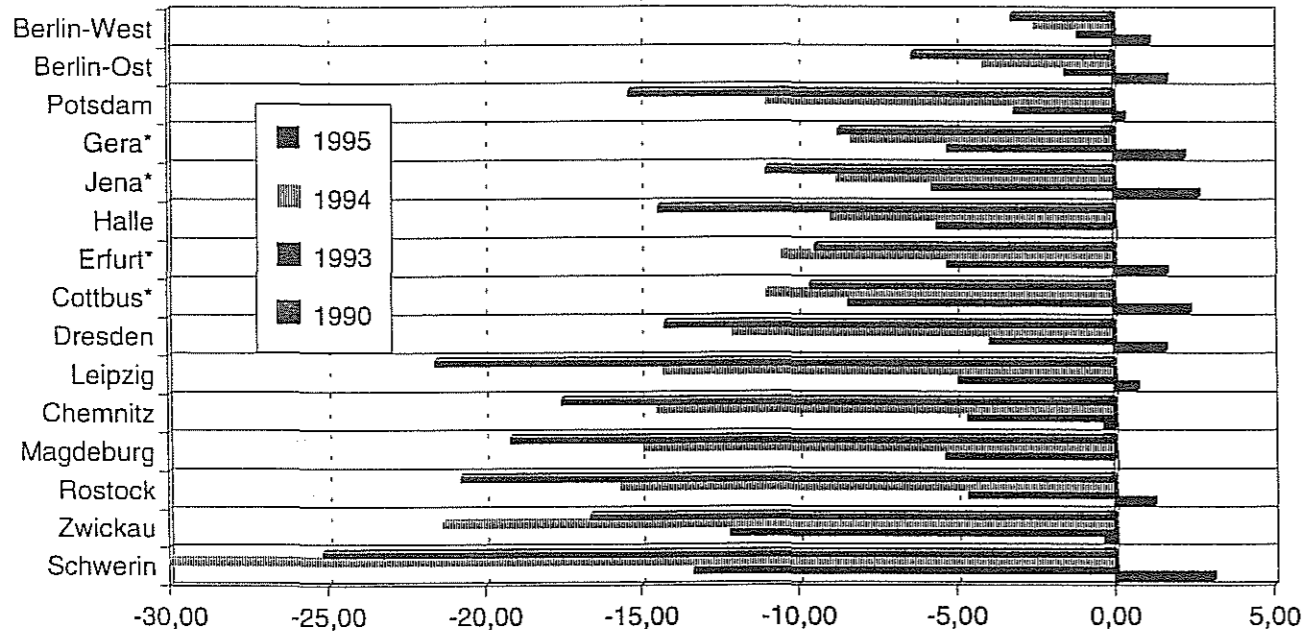


\*) Quelle: Stat. Landesamt Sachsen

Alterstruktur der Migranten (Pers.) von und nach dem Kreis Leipziger Land 1995

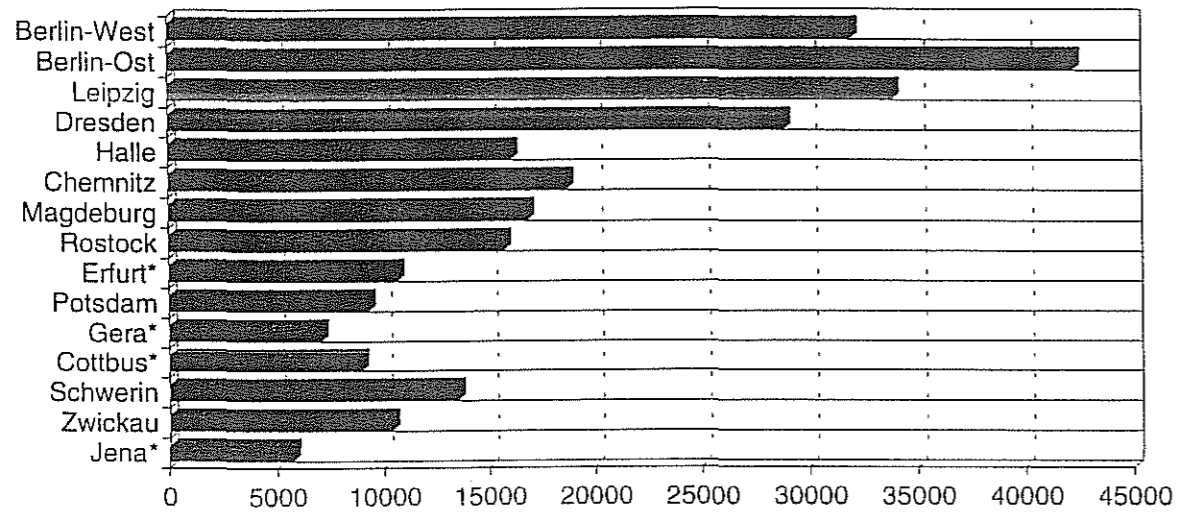


Wanderungssalden (%) der Großstädte mit den Umlandkreisen \*)



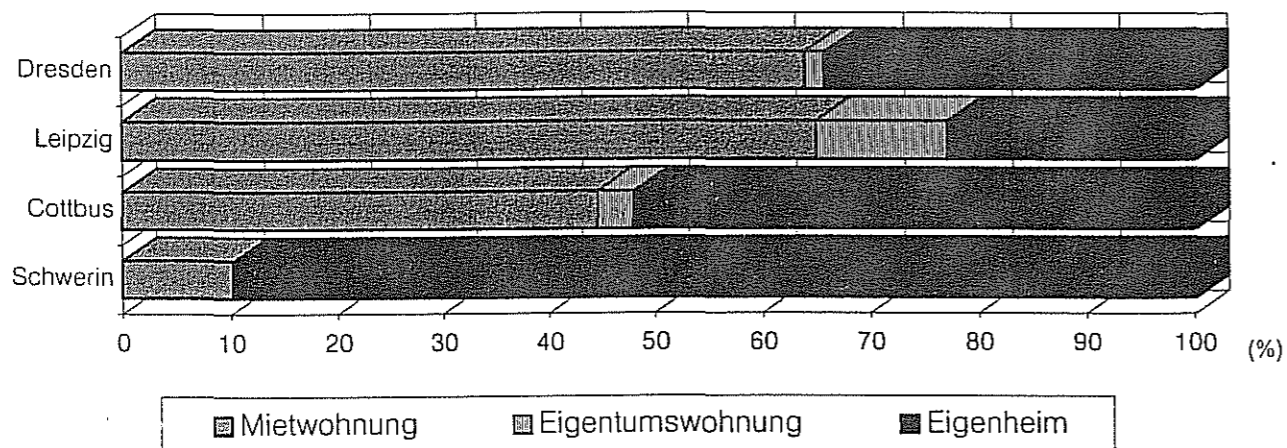
Quelle: Stat. Landesämter der neuen Länder

Fortzüge (Pers.) aus der Großstadt in die Umlandkreise 1992-1995



Neue Teilwohnungsmärkte im Umland von Schwerin, Cottbus, Leipzig und Dresden

Quelle: Haushaltsbefragungen 1994/1995



Tab. Merkmale von Haushalten in neuen Wohnsiedlungen nach Teilwohnungsmärkten im Umland von Schwerin, Cottbus, Leipzig und Dresden 1994/1995

Herkunftsort/ Herkunftsregion	Eigentumswohnungsmarkt im Umland von				Mietswohnungsmarkt im Umland von		
	Schwerin	Cottbus	Leipzig	Dresden	Cottbus*	Leipzig	Dresden
Großstadt	82,3	81,6	65,8	75,6	33,9	50,6	33,1
gleicher Wohnort	1,6	9,2	6,8	0,0	25,8	6,1	2,9
engeres Umland	5,6	7,9	11,0	7,3	4,8	9,1	4,4
weiteres Umland	0,0	0,0	0,0	4,9	11,3	2,4	8,5
neue Bundesländer	2,4	0,0	2,7	2,4	4,8	12,1	12,5
alte Bundesländer	8,1	1,3	13,7	9,8	19,4	19,7	38,6
insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Familienstand der Haushalte	Eigentumswohnungsmarkt im Umland von				Mietswohnungsmarkt im Umland von		
	Schwerin	Cottbus	Leipzig	Dresden	Cottbus*	Leipzig	Dresden
ledig	3,3	1,3	4,1	5,0	12,8	20,9	24,6
verheiratet	92,7	93,4	90,4	95,0	71,4	60,5	60,9
geschieden	2,4	4,0	4,1	0,0	7,9	8,5	5,8
verwitwet	1,6	1,3	1,4	0,0	3,2	5,4	5,8
Lebensgemeinschaft	0	0,0	0	0	4,7	4,7	2,9
insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

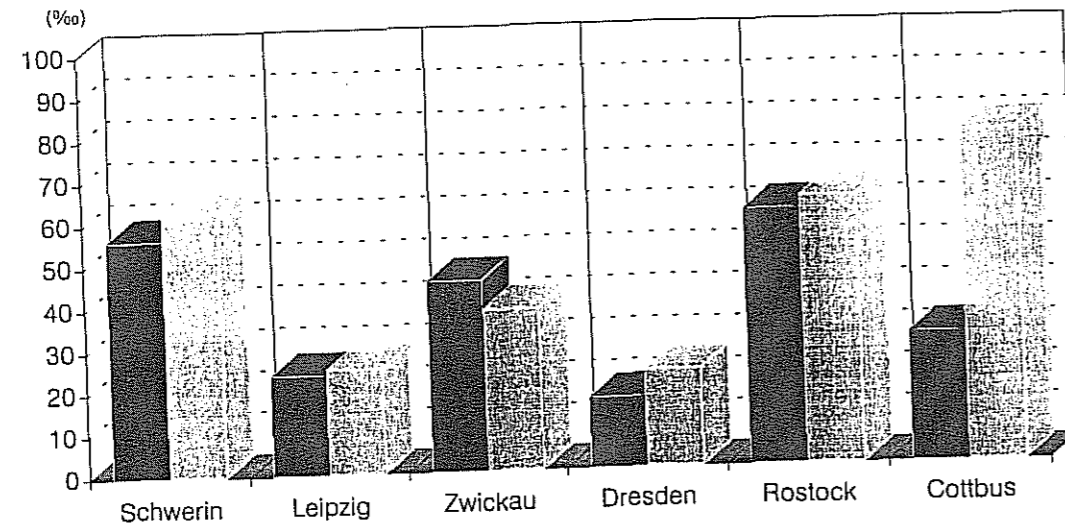
Haushalte	Eigentumswohnungsmarkt im Umland von				Mietswohnungsmarkt im Umland von		
	Schwerin	Cottbus	Leipzig	Dresden	Cottbus*	Leipzig	Dresden
ohne Kind	20,4	7,2	35,6	17,5	28,6	54,8	53,6
mit einem Kind	26,8	22,1	38,4	32,5	22,2	31,2	23,2
mit 2+x Kindern	52,8	70,7	26,0	50,0	49,2	14,0	23,2
insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Haushalts- einkommen (DM)	Eigentumswohnungsmarkt im Umland von				Mietswohnungsmarkt im Umland von		
	Schwerin	Cottbus	Leipzig	Dresden	Cottbus*	Leipzig	Dresden
bis 3000	1,7	6,7	10,2	7,6	12,4	27,5	30,3
bis 4000	8,3	13,5	10,3	0,0	14,3	22,0	12,1
bis 5000	16,5	21,6	20,6	15,4	26,8	22,0	24,2
bis 6000	27,3	28,4	26,5	38,5	17,9	10,3	3,0
bis 7000	19,0	16,2	11,8	7,7	10,7	7,2	7,6
bis 8000	10,7	6,8	8,8	10,3	3,6	4,7	6,1
> 8000	16,5	6,8	11,8	20,5	14,3	6,3	16,7
insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Berufliche Stellung Haushaltsvorstand	Eigentumswohnungsmarkt im Umland von				Mietswohnungsmarkt im Umland von		
	Schwerin	Cottbus	Leipzig	Dresden	Cottbus*	Leipzig	Dresden
Selbständige	15,3	10,5	16,4	2,5	24,2	11,4	12,9
leitende Angestellte	35,5	19,8	32,9	50,0	27,4	25,0	31,4
mittlerer Angestellte	31,5	39,5	31,5	35,0	25,8	21,2	22,9
einfache Angestellte	8,1	9,2	13,7	0,0	4,8	11,4	7,1
Arbeiter	8,1	18,4	2,7	5,0	16,2	11,4	5,7
Rentner/Vorruhestand	0,0	2,6	1,4	7,5	0,0	18,2	14,3
sonstige	1,5	0,0	1,4	0,0	1,6	1,4	5,7
insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

\* vorrangig Reihenhäuser

Flucht aus der "Platte"?



■ Anteil der Wohnungen in Großwohnsiedlungen >2500 WE  
 ▨ Anteil der Umlandwanderer aus der Platte/Umlandwanderer aus der Stadt insgesamt

•  
•  
•  
•  
•  
•  
•  
•

**Suburbanisierung und Segregation in Stadtregionen  
 - Thesen und Beispiele**

**Dr. Herbert Schubert**

Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforchung  
an der Universität Hannover

FOLIENVORTRAG ZUR FRÜHJAHRSTAGUNG 1997  
DER DGS-SEKTION "STADT- UND REGIONAL-  
SOZIOLOGIE", BREMEN - 17. BIS 19. APRIL 1997

• • • • •

**1 Zum Begriff der Suburbanisierung**

Mit dem Begriff der Suburbanisierung wird ein Prozeß der Verlagerung von Nutzungen und Bevölkerung aus der Kernstadt, dem ländlichen Raum oder anderen metropolitanen Gebieten in das städtische Umland bezeichnet. Es handelt sich um eine Inanspruchnahme von Siedlungsfläche außerhalb der Stadt für urbane Funktionen. Einerseits sind die begrenzten Flächenreserven in den Städten dafür verantwortlich, andererseits aber auch die hohen Boden- und Wohnkosten sowie die innerstädtischen Umweltbelastungen.

In den 70er Jahren lag der Schwerpunkt der Suburbanisierung im ländlichen Umland der Verdichtungsregionen. In dieser Zeit wurden sehr große Distanzen zwischen Kernstadt und Wohnstandort in Kauf genommen, um eine naturnahe, ländliche Lebenskultur pflegen zu können. Im Laufe der 80er Jahre konzentrierten sich die Wanderungen auf eine urbane Lebenskultur im verdichteten Umland. Die höheren Grundstückskosten wurden durch sparsameres Bauen kompensiert. Diese kernnähere Suburbanisierung bestimmte bis in die 90er Jahre hinein das Bild. In den beiden letzten Jahrzehnten muß die kontinuierliche Suburbanisierung in einen Zusammenhang mit der fortdauernden Zuwanderung von ausländischen und Aussiedlermigranten in die deutschen Kernstädte gestellt werden.

## 4 Phasen der Stadtentwicklung

- Urbanisierung
- Suburbanisierung
- Desurbanisierung
- Reurbanisierung

Leo van Berg et al.: Urban Europe. A Study of Growth and Decline. Oxford 1982

Die räumliche Ausdehnung von Standorten für Wohnen und Arbeitsstätten stellt eine Phase der modernen Stadtentwicklung dar. Eine Forschergruppe um den Holländer Leo van den Berg hat dies zu Beginn der 80er Jahre in einem Modell formuliert. Danach weist die Stadtentwicklung spezifische Muster der Bevölkerungsveränderung in der Kernstadt und im Umland auf, die sich systematisch nach vier Phasen unterscheiden lassen:

- **Urbanisierung:** Die expandierende Stadt gewinnt Arbeitsplätze und Bevölkerung aus dem Umland. In dieser Phase der Stadtentwicklung ist das Wachstum der Kernstadt größer als im Umland. Der Anteil der Stadtbevölkerung an der Gesamtbevölkerung nimmt zu; die Region wächst insgesamt.
- **Suburbanisierung:** In dieser Phase verlagert sich der Wachstumsschwerpunkt von der Kernstadt ins Umland; das Umland wächst stärker als die Kernstadt, weil es im Kern Flächen- und Wohnungsengpässe gibt und weil vermehrt hohe und mittlere Einkommensgruppen infolge einer Verbesserung der Transportbedingungen Wohnstandorte außerhalb der Kernstadt wählen. Mit dem Wohnen wandern auch Standorte der Beschäftigung ab.
- **Desurbanisierung:** In dieser Phase wächst das Hinterland auf Kosten des Agglomerationsraumes. Durch die Entwicklung weiterer Siedlungsringe außerhalb des regionalen Zusammenhangs von Kernstadt und Umland breitet sich die urbane Siedlungsstruktur weiter aus.
- **Reurbanisierung:** In dieser Phase wird die Innenstadt revitalisiert und das Hinterland in den regionalen Kontext integriert. In der Kernstadt erhöht sich der regionale Bevölkerungsanteil sukzessiv. Durch eine gezielte Politik der Innenentwicklung werden das Image der Stadt, die städtischen Wohnbedingungen (beispielsweise durch die Reaktivierung von Brachen und durch innerstädtische Sanierung), die Verkehrsbedingungen und die soziale Infrastruktur verbessert.

## Funktionale Abgrenzung Stadt - Umland 1

### • Stadtregionen

– Kernstadt, Kerngebiet

– 80.000 Einwohner und mehr  
– Tagesbevölkerungsdichte mind. 500/qkm, Ein-/Auspender-Relation > 1, mind. 50 % Auspendler in Kernst.

– engerer Einzugsbereich

– mind. 50 % der Auspendler, mind. 25 % d. Erwerbstätig. pendeln in Kern

– weiterer Einzugsbereich

– mind. 25 % bis 50 % der Auspendler, mind. 25 % d. Erwerbstätigen in Kern

vgl. O. Boustedt, 1960;  
Göddecke-Stellmann, 1996

## 2 Funktionale Abgrenzung von Stadt und Umland

Im allgemeinen wird die Unterscheidung von Stadt und Umland an den Verwaltungsgrenzen orientiert. Dies ist insofern problematisch, als die regionale Verwaltungsorganisation im Fortgang des geschichtlichen Prozesses regelmäßigen Veränderungen unterworfen ist. Das Begriffspaar "Stadt-Umland" beschreibt auch keine homogene räumliche Erscheinung, so daß sie keine eindeutig abgrenzbaren räumlichen Einheiten darstellen. Die sozioökonomischen, soziokulturellen und ökologischen Verflechtungen zwischen den beiden Teilräumen sind von Fall zu Fall ganz verschieden. Je nach Größe der Stadt und je nach funktionalem Verflechtungsgrad zwischen Stadt und Umland lassen sich verschiedene Umlandabgrenzungen vornehmen.

Vor diesem Hintergrund ist schon in den 60er Jahren der Versuch unternommen worden, die Beziehung zwischen Städten und ihrem Umland in standardisierter Form strukturell und funktional abzugrenzen. Am fruchtbarsten hat sich das Modell der "Stadtregionen" von Boustedt erwiesen. Darin wurden zwei Indikatoren zur Abgrenzung angewandt: erstens der Anteil der Personen, die von einer Gemeinde im Umland in die Kernstadt pendelt, und zweitens der Anteil der Gemeindebewohner, die in der Landwirtschaft beschäftigt sind. In der Folge des tiefgreifenden Strukturwandels im Agrarsektor wurde das Modell in den 90er Jahren reformuliert. Die funktionale Verflechtung zwischen Umlandgemeinden und Kernstadt wird inzwischen primär über einen Schwellenwert der Auspendler und über die Bevölkerungsdichte definiert.

Die innere Struktur einer Stadtregion wird unterschieden nach: Kernstadt, Kerngebietsgemeinde, engerer und weiterer Einzugsbereich.



### Stadt- und Landregionen in Niedersachsen

- Stadtregionen in Niedersachsen

- Hamburg
- Bremen
- Hannover-Wolfsburg-Hildesheim-Salzgitter-Braunschweig
- Göttingen
- Osnabrück

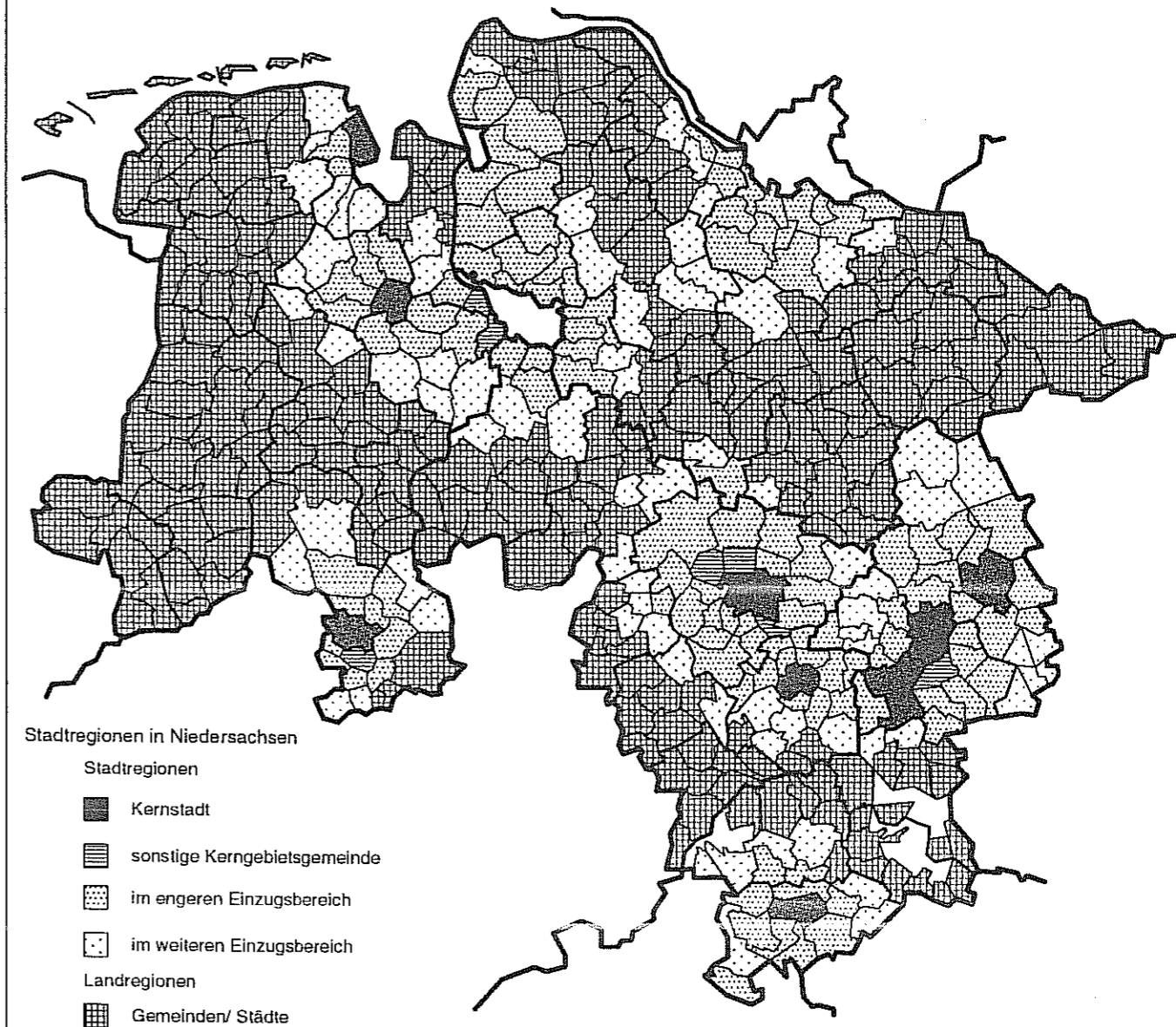
- Landregionen in Niedersachsen

- Westniedersachsen
- Nordostniedersachsen
- Südniedersachsen

Die genauere räumliche Verteilungsstruktur der anhaltenden Siedlungsflächenzunahme ist nicht bekannt. Es bedarf einer Prüfung, ob die fortgesetzten Ausweisungen von Bauland in der näheren Zukunft die zentrifugale Kraft der Suburbanisierung innerhalb von Stadtregionen verstärken werden und in welchem Maße die Siedlungsflächenerweiterung die Landregionen mit erfaßt hat. Im folgenden wird das anhand von Daten der Wohnbauland-Umfragen des Niedersächsischen Sozialministeriums näher betrachtet. Seit 1992 wird diese Umfrage zur Wohnbaulandausweisung bei allen niedersächsischen Städten und Gemeinden im Zwei-Jahres-Rhythmus durchgeführt (Rücklaufquote: 98 %). Hier werden die Umfrageergebnisse der Erhebungszeitpunkte Februar 1994 und Februar 1996 reanalysiert, um die aktuellen Tendenzen von Suburbanisierung, Desurbanisierung und Reurbanisierung empirisch abzubilden. In der Reanalyse werden die Neuausweisung von Wohnbauland in den Jahren 1992/1993 mit der Neuausweisung in den Jahren 1994/1995 verglichen.

Das Bundesland Niedersachsen wird von fünf Stadtregionen geprägt: (1) der niedersächsische Einzugsbereich der Metropole Hamburg; (2) die Stadtregion Bremen-Oldenburg, die um die Wesermündung herum von Bremerhaven bis nach Wilhelmshaven reicht; (3) die kleinen Stadtregionen Osnabrück im Südwesten und (4) Göttingen im Süden des Landes sowie (5) die zentrale Stadtregion Hannover-Hildesheim-Salzgitter-Braunschweig-Wolfsburg mit der flächenmäßig größten Ausdehnung im Land.

### Stadtregionen in Niedersachsen

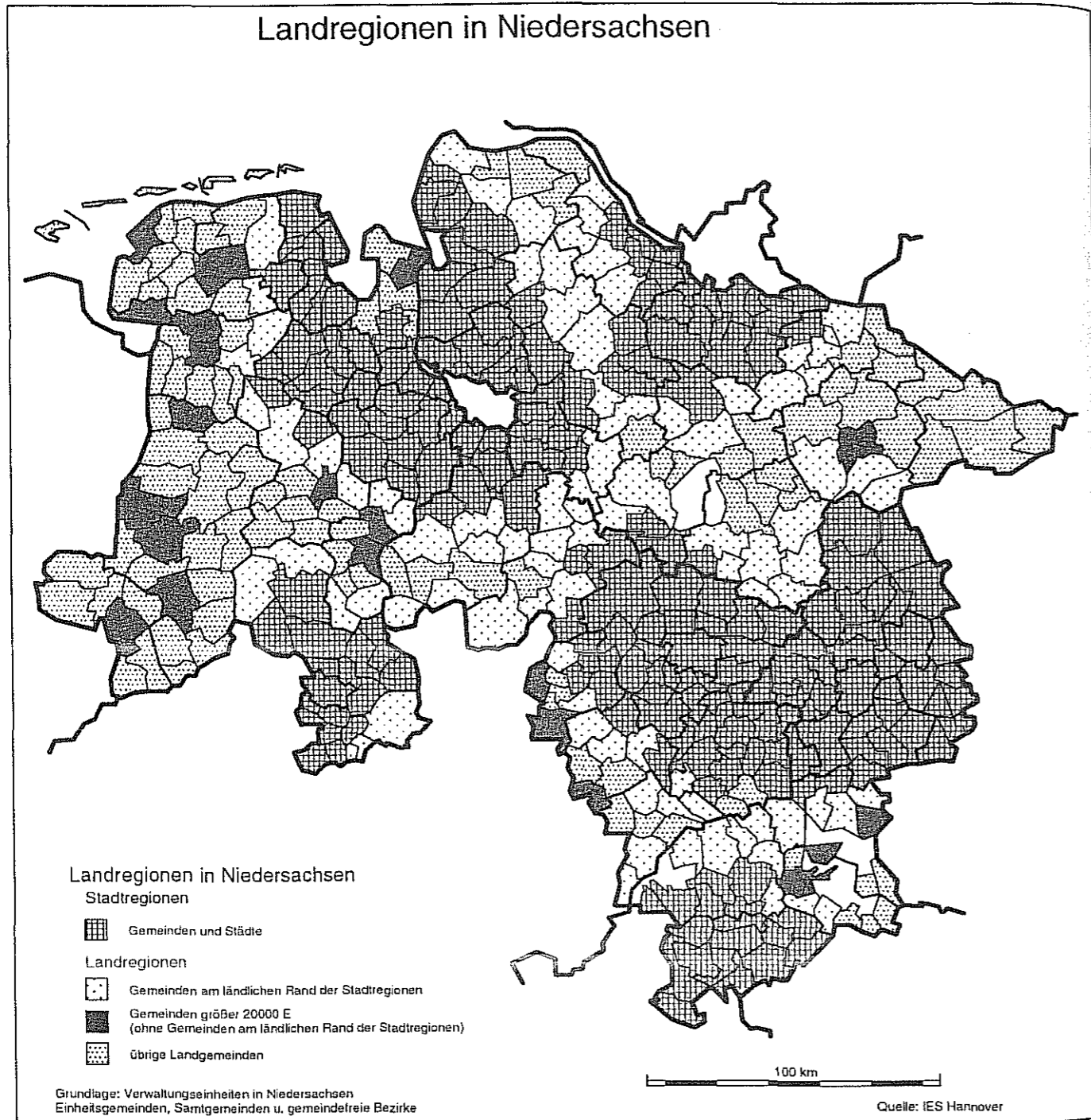


Stadtregionen in Niedersachsen  
 Stadtregionen  
 Kernstadt  
 sonstige Kerngebietsgemeinde  
 im engeren Einzugsbereich  
 im weiteren Einzugsbereich  
 Landregionen  
 Gemeinden/ Städte  
 Grundlage: Verwaltungseinheiten in Niedersachsen  
 Einheitsgemeinden, Samtgemeinden u. gemeindefreie Bezirke

100 km

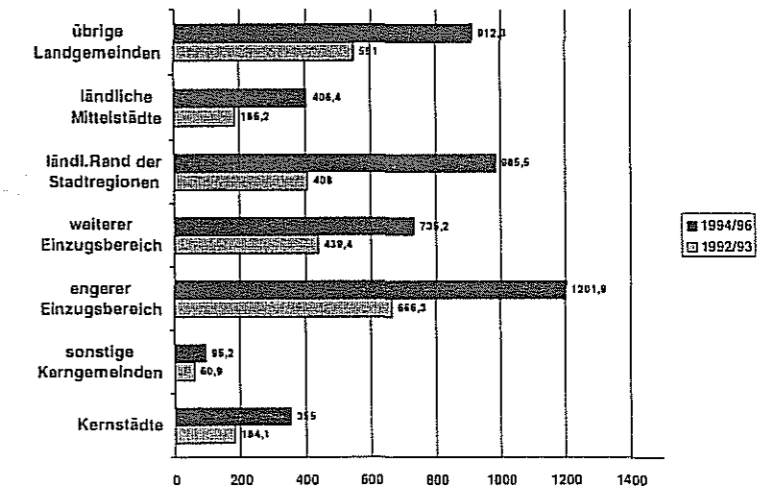
Quelle: verändert nach BILR 1996/ IES-Hannov.





INSTITUT FÜR ENTWICKLUNGSPLANUNG  
UND STRUKTURFORSCHUNG HANNOVER

### Entwicklung Flächenverbrauch in ha

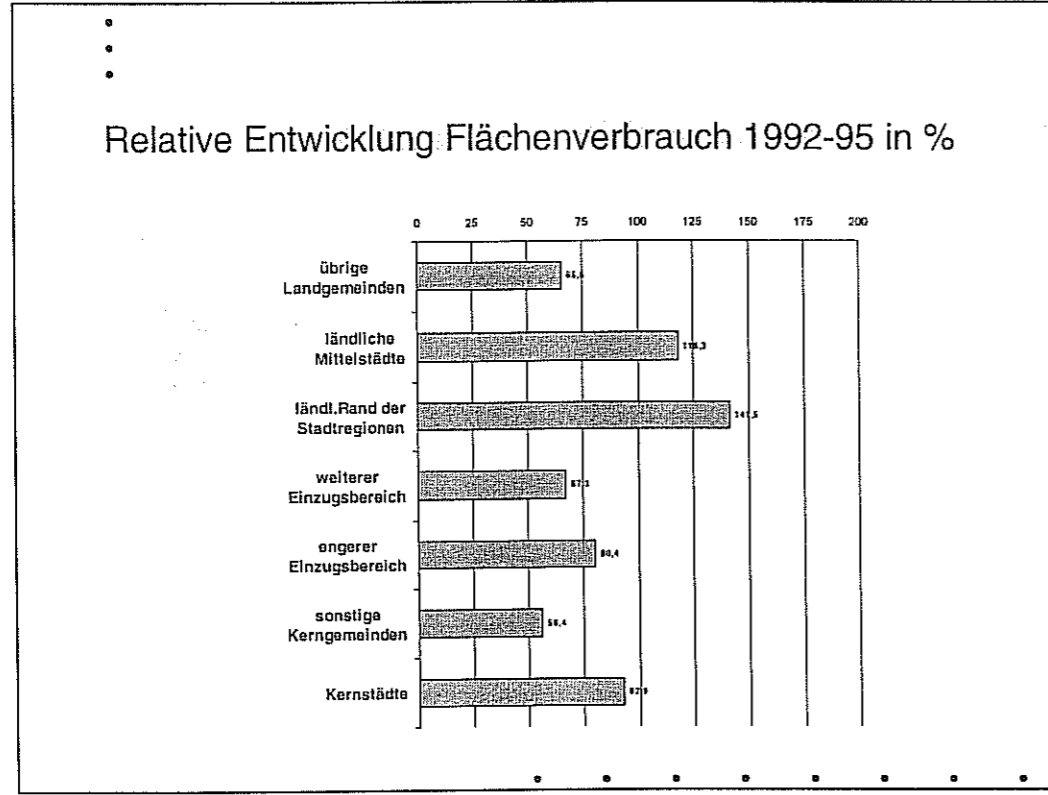


Der Vergleich zwischen Stadt- und Landregionen zeigt trennscharfe Strukturmuster: Sowohl in den Stadt- als auch in den Landregionen erhöhte sich die Fläche des neu ausgewiesenen Wohnbaulands beträchtlich. Während in den Jahren 1992/1993 knapp 2.500 ha als neues Wohnbauland ausgewiesen worden sind, waren es in den Jahren 1994/1995 mit fast 4.700 ha etwa 88 % mehr.

Die neu ausgewiesenen Wohnbauandflächen fielen in den Stadtregionen im zweiten Betrachtungszeitraum um 77 % größer aus. Dahinter verbirgt sich eine enorme planungsrechtliche Anstrengung zur Mobilisierung von neuen Baurechten. Aber in den Landregionen, in denen weniger Entwicklungsdruck als in den Stadtregionen herrscht, wurde in der zweiten Periode die doppelte Fläche in neuen Bebauungsplänen mobilisiert.

Und wenn statt der Fläche in ha die in den zugrundeliegenden Bebauungsplänen möglichen Wohneinheiten betrachtet werden, wird die Differenz sogar noch größer. Denn die Bebauungsdichte nimmt in den B-Plänen der Stadtregionen tendenziell ab. Obwohl in der zweiten Periode 77 % mehr Fläche neu ausgewiesen worden ist, lassen sich darauf rechnerisch nur etwa 50 % mehr Wohnungen realisieren. Anstatt kompaktere bauliche Strukturen, wie es in den aktuellen städtebaulichen Leitbildern formuliert wird, findet in der weiteren Siedlungsentwicklung eine Entdichtung statt. In den Landregionen wird sich die Dichte demgegenüber nur wenig verringern.

Diese Tendenz einer weiteren Entdichtung der Siedlungsentwicklung steht im Widerspruch zu den ökologischen Zielen der Städtebaupolitik, den Flächenverbrauch je Wohneinheit zu verringern und Innenentwicklung sowie Nachverdichtung zu verfolgen.



Bei der Analyse für die einzelnen Teilräume der Stadt- und Landregionen sind ebenfalls trennscharfe Strukturmuster zu erkennen: Die Kernstädte haben in diesem kurzen Zeitraum den größten Zuwachs an Wohnbauland innerhalb der Stadtregionen zu verzeichnen. Um fast 93 % hat das Flächenpotential zugenommen, für das Baurechte geschaffen wurden. An zweiter Stelle ist der engere Einzugsbereich zu nennen. Das Flächenpotential neu ausgewiesenen Baulands ist in diesem Zeitraum um 80 % erhöht worden. Es umfaßt im engeren Einzugsbereich das 3,4-fache der innerstädtischen Potentiale. Im weiteren Einzugsbereich wurde das Flächenpotential nur um zwei Drittel erhöht, was einer unterdurchschnittlichen Zunahme entspricht. Es umfaßt das 2-fache der innerstädtischen Potentiale. Der zukünftige stadtregionale Entwicklungsschwerpunkt wird im engeren Einzugsbereich der Kernstädte liegen. Fast 70 % des 1994/1995 in den Stadtregionen neu ausgewiesenen Wohnbaulands befindet sich im Kerngebiet und im engeren Einzugsbereich. Nur 30 % entfallen auf den Rand der Stadtregionen.

Dieses Strukturbild wird davon konterkariert, daß in den angrenzenden Regionen des ländlichen Raumes eine stärkere Mobilisierung von Wohnbauland stattgefunden hat als in den Stadtregionen. Und der Schwerpunkt dieser Ausweisungen neuen Wohnbaulands liegt in den Gemeinden am Rand zu den Stadtregionen. Dort wurde 1994/1995 ein Drittel mehr Wohnbaulandflächen ausgewiesen als im weiteren Einzugsbereich der Stadtregionen. Im Vergleich der Jahre 1992/1993 und 1994/1995 erhöhte sich die Neuausweisung von Wohnbauland um 141,5 %. Als Gegenbewegung zur stadtregionalen Konzentration der Wohnbaulandausweisung auf die Kerne und auf die engeren Einzugsbereiche wird im äußeren Bereich der Landregionen ein neuer stadtregionaler Ring entwickelt. Es wurden dort in den Jahren 1994 und 1995 mit fast 1.000 ha - auch absolut betrachtet - mehr Flächen neu ausgewiesen als im weiteren stadtregionalen Einzugsbereich.

Tabelle 1: Entwicklung der Neuausweisung von Wohnbauland in den Jahren 1992 bis 1995 in Niedersachsen nach Stadt- und Landregionen

Regionstyp	neu ausgewiesenes Brutto-Wohnbauland 1992 und 1993				neu ausgewiesenes Brutto-Wohnbauland 1994 und 1995				Entwicklung 1992/93 bis 1994/95					
	in ha		% (Sp.)		in ha		% (Sp.)		ha in %		WE in %		Reg-Fläche <sup>1)</sup>	
	1992	1993	1992	1993	1994	1995	1994	1995	1992/93	1994/95	1992/93	1994/95	1992/93	1994/95
<b>Stadtregionen in Niedersachsen</b>														
Kernstädte (ohne HB, HH)	184,1	6083	7,4	13,1	355,0	7,6	10931	14,0	92,9	79,7	1,2			
Kernbleisgemeinden	60,9	2077	2,4	4,5	95,2	2,0	2764	3,5	56,4	33,1	-0,5			
engerer Einzugsbereich	666,3	12840	26,7	27,6	1201,9	25,6	18416	23,6	80,4	43,4	1,0			
weiterer Einzugsbereich	439,4	7564	17,6	16,2	735,2	15,7	10966	14,1	67,3	45,0	-1,7			
Stadtregionen insgesamt	1350,7	28564	54,1	61,3	2387,3	50,9	43077	55,2	76,7	50,8	-3,2			
<b>Landregionen in Niedersachsen</b>														
Gemeinden am Rand zu Stadtregionen	408,0	7212	16,3	15,5	985,5	21,0	15740	20,2	141,5	118,2	7,1			
Mittelstädte > 20.000 EW	186,2	3010	7,5	6,5	406,4	8,7	7368	9,4	118,3	144,8	1,4			
übrige Landstädte/-gemeinden	551,0	7774	22,1	16,7	912,3	19,4	11846	15,2	65,6	52,4	-8,5			
Landregionen insgesamt	1145,3	17996	45,9	38,7	2303,9	49,1	34954	44,8	101,2	94,2	3,2			
<b>Stadt und Land insgesamt</b>	<b>2496,0</b>	<b>46560</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>4691,2</b>	<b>100,0</b>	<b>78031</b>	<b>100,0</b>	<b>88,0</b>	<b>67,6</b>	<b>XXX</b>			

1) Veränderung des Prozentanteils der Wohnbaulandfläche in ha innerhalb des Regionstyps von 1992/93 auf 1994/95

⋮  
Gegenläufige Entwicklungskräfte

**STADTREGIONEN**

- Reurbanisierung: Strategie der Innenentwicklung der Kernstädte
- Kernnahe Suburbanisierung

**LANDREGIONEN**

- Dezentrale Konzentration in ländlichen Mittelstädten
  - Desurbanisierung: Wachstum im Randverflechtungsbereich zu den Stadtregionen
- .....

Auffallend ist aber auch eine dezentrale Konzentration im ländlichen Raum. Denn in den 21 ländlichen Mittelstädten mit 20.000 und mehr Einwohnern hat das Flächenpotential der im Laufe der beiden Betrachtungszeiträume neu geschaffenen Baurechte mit 118,3 % den zweithöchsten Zuwachs aller betrachteten Teilräume zu verzeichnen. In diesen Mittelstädten der Landregionen leben rd. 640.000 Menschen; mit über 400 ha in den Jahren 1994/1995 neu ausgewiesenen Baulands stehen dort fast genauso viele Flächenpotentiale zur Verfügung wie in den Kerngebieten der Stadtregionen.

Die Ergebnisse sind ein Beleg, daß die hohen Bodenpreisunterschiede zwischen Kernstadt, Umland und Landregionen extensive Siedlungsflächenenerweiterungen in den ländlichen Raum hinein fördern. Dabei wirken drei Kräfte gegenläufig:

- In den Kernen der *Stadtregionen* sind mit hohem Nachdruck Flächen für Wohnen neu ausgewiesen worden, um *Tendenzen einer Reurbanisierung* zu unterstützen. Die Einzugsbereiche des stadtreionalen Umlands tragen die Zielrichtung einer *Innenentwicklung* mit, weil sie in den vergangenen Jahren unter relativem Blickwinkel wesentlich weniger Flächen neu ausgewiesen haben als die Kernstädte.
- In den Teilen der *Landregionen* aber, die die Einzugsbereiche der Stadtregionen umklammern, droht das Siedlungswachstum ein extrem hohes Ausmaß anzunehmen. Dort sind *Tendenzen einer Desurbanisierung* zu verzeichnen. Die Stadt- und Landregionen ziehen in der Siedlungsflächenentwicklung folglich nicht an einem Strang, sondern entwickeln konträre Kräfte. Dadurch werden die Leitbilder einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung unterlaufen.
- In den *Mittelstädten der Landregionen* ist die *Tendenz einer dezentralen Konzentration* festzustellen. Dort wird die Entwicklung im ländlichen Raum auf die zentralen Orte fokussiert.

⋮  
Marktmechanismen und Akteursnetzwerke

- Bodenpreise
  - Nachfragemuster
  - Korrespondenz mit polarisierter Sozialstruktur
  - Individualisierung des Wohnens
  - geringe Transportkosten
  - lokale Figuration: Interessengeflecht
  - Verflechtung Verwaltung, Kommunalpolitik, FachplanerIn, Banken, Berufsverbände, Grundbesitzer, Bauunternehmen,
  - Machtressourcen
- .....

Es sind nicht nur Marktmechanismen, die dieser Polarisierung der Siedlungsentwicklung zugrundeliegen. Als Verursacher müssen vor allem auch die kommunalen Akteursnetzwerke wahrgenommen werden, die im Umfeld von Kommunalpolitik und monetären Interessen die Grundlagen für solche Prozesse schaffen. Neben Verwaltungsangehörigen und Kommunalpolitikern sind es private Akteure wie Fachplaner/-innen, Berufsverbände und Kammern, Immobilienmakler/-innen und Finanzierungsträger, Grundbesitzer und Bauunternehmen, die im Austausch miteinander über die Nutzung der kommunalen Bodenressourcen entscheiden. Die Entscheidungen ergeben sich - quasi organisch - aus der spezifischen Verflechtungsstruktur der örtlichen Figuration von Akteuren und Interessengruppen. Jeder Akteur besetzt im sozialen Netzwerk, in dem über die örtliche Flächennutzung und Bauflächenenerweiterung entschieden wird, eine besondere Position und steht in wechselseitiger Abhängigkeit von anderen. Die mächtigsten Positionen der mit Bau- und Planungsfragen befaßten Organisationen stehen dabei als lokale oder regionale Bau- und Planungselite in regelmäßigem Kontakt untereinander. Es stellt sich somit nicht die Alternative, ob sie dem Erhalt von ökologischen Ausgleichsflächen für den Klima- und Wasserhaushalt oder dem Schutz naturnaher Flächen und Artenvorkommen den Vorzug geben, weil ihr Interessenprofil anders strukturiert ist. Dies ist nur mit einem entsprechenden Netzwerk möglich, dem eine andere Akteurskonstellation zugrundeliegt oder in dem die Machtpositionen und Machtressourcen anders verteilt sind.

⋮  
**Segregation durch Suburbanisierung?**

- Überprüfung der These:** Räumliche Kontraste sozialer Ungleichheit in den Städten:
- *Verarmung der Kernstädte und Reichtum im Umland infolge der Suburbanisierung*
  - sektorale Streuung nach sozialem Status
  - ringzonale Verteilung nach Lebensformen und Altersgruppen
  - räumliche Klumpung nach ethn. Gruppen
- .....

**4 Zum Begriff der Segregation**

Die "räumliche Segregation" ist ein zentrales Forschungsgebiet der Stadtsoziologie. Im Blickpunkt steht der Zusammenhang von sozialer und räumlicher Ungleichheit. Die Thematisierung der Verteilung von sozialen Gruppen nach dem sozialen und ethnischen Status innerhalb der Städte hat eine lange Tradition. In neueren Diskussionen wird auch auf die Stadt-Umland-Beziehungen als Brennpunkt neuer Segregationserscheinungen hingewiesen. Als Argumentationsmetapher hat sich dafür der Kontrast zwischen der "armen Kernstadt" und dem "reichen Speckgürtel" im Umland verfestigt. Es ist ein neuer "Mythos", daß Menschen, die dazu materiell in der Lage sind, sich andere Lebensmöglichkeiten auf dem stadtnahen "Land" jenseits der urbanen Ballungskerne suchen.

In den westdeutschen Großstädten wurden typische Segregationsmuster empirisch nachgewiesen: Ethnische Bevölkerungsgruppen bilden in wenigen Teilgebieten der Kernstädte räumliche Klumpungen. Nach dem sozioökonomischen Status verteilt sich die Bevölkerung sektoral, und diese Sektoren reichen deutlich in das Umland hinein. Haushalte unterschiedlichen Alters und mit unterschiedlicher Stellung im Familienzyklus streuen in Ringzonen um die Zentren, weil die Siedlungserweiterungen am Rand der Städte von Generation zu Generation ringförmig stattfanden.

⋮  
**Typologische Unterscheidung**

**Segregation als soziale Polarisierung**

- starke Entmischungsgegensätze auf Stadt- und Regionalebene (grobkörniges Muster)

**Segregation als Vielfalt von Clustern**

- homogener Wohnbereich und heterogenes Quartier (feinkörniges Muster)

vgl. Spiegel, Erika: Die Stadt als soziales Gefüge. In: ARL (Hg.): Grundriß der Stadtplanung. Hannover 1983

.....

Unter "Segregation" werden räumliche Kontraste sozialer Ungleichheit verstanden. Die Ungleichheit kann sich auf den sozialen Status - wie zum Beispiel Einkommen und Bildung - beziehen. Aber es kann sich auch um Altersgruppen, Familienformen oder ethnische Gruppen handeln. In der Folge verteilen sich diese Gruppen räumlich nicht gleichmäßig im Stadtgebiet oder in der Region, sondern konzentrieren sich in wenigen Teilgebieten:

Wenn die verschiedenen Bevölkerungsgruppen räumlich getrennt voneinander in verschiedenen Stadtgebieten bzw. regionalen Bereichen wohnen und sozial kaum durchmischt sind, kann dies auf der übergeordneten von Gemeinde und Region den Charakter einer "sozialen Polarisierung" annehmen. Dieses grobkörnige Segregationsmuster in der Form sozialer Entmischung, Konzentration und Gegensätze prägt Stadtgestalt und Regionalgestalt sowie Stadt- und Regionalstruktur.

Eine feinkörnige Segregation auf kleinräumiger Ebene kann hingegen das Bild sozialer Vielfalt und Balance annehmen. So lautet ein städtebaulicher Mischungsgrundsatz: Homogene Sozialstruktur im Wohnbereich, heterogene Mischung auf Quartiers- und Stadtteilebene.

Eine solche flexible Bewertung, daß polarisierte Segregationstendenzen auf gesamtstädtischer und regionaler Ebene Entwicklungsrisiken, kleinräumig feinkörnige Segregationsmuster aber Entwicklungschancen für Kommunen und Regionen beinhalten, wird im vorherrschenden Schwarz-weiß-Diskurs nicht hinreichend zur Kenntnis genommen.

### Stigmatisierende Konnotationen

- Beispiel Leitbild Migrantenintegration
- Konfliktlosigkeit durch entropische Durchmischung
- Obergrenzen für Migranten als sozialen Schadstoff
- Ambivalenz: paradoxe Intervention, Labeling
- Professionelle Richtwerte
- einzelne Häuser mit Migranten = "kleines Ghetto"
- Segregationsgrenzen
  - Straße max. 10-15 %
  - Haus max. 25-33 %

Eichener, Volker: Ausländer im Wohnbereich. Regensburg 1988

#### 5 Kritik an stigmatisierenden Konnotationen des Seereaktionsbegriffes

Es ist problematisch, wenn Segregationsmuster als Ergebnis empirischer Forschung festgeschrieben und als negatives soziales Stigma zugeschrieben werden. Typische Beispiele dafür lassen sich in Untersuchungen über die Wohnverhältnisse von "Ausländern" finden. Darin wird die Migrantenbevölkerung im allgemeinen als benachteiligte und probleminduzierende Bevölkerungsgruppe - d.h. als "soziales Problem" - wahrgenommen. Daß die Segregation Ausdruck von funktionierenden ethnischen Netzwerken und Selbsthilfepotentialen darstellt, bleibt hinter der stigmatisierenden Benachteiligungsperspektive verdeckt.

Es ist eine deutsche Besonderheit, die wahrscheinlich mit der Geschichte der Nation im 20. Jahrhundert zusammenhängt, daß segregiertes Wohnen von Migranten als ein Indikator für eine mangelnde Integration zu bewerten sei. Das Leitbild der Wohnintegration von Migrantenhaushalten folgt einem entropischen Integrationsmodell der vollständigen Durchmischung, d.h. der störungs- und konfliktfreien Einmischung von Migrantinnen und Migranten in deutsche Wohnhäuser und Wohnviertel.

Nach diesem Verständnis werden bereits einzelne Häuser, in dem überwiegend ausländische Familien wohnen, als "kleines Ghetto" bezeichnet. Der "Außenseiterstatus" der Migrantenbevölkerung werde durch die Wohnstandortsegregation gefestigt. Als sozialpsychologisches Argument für diesen Integrationsansatz wird betont, daß sich die einheimischen Deutschen in Nachbarschaften mit hohen Ausländeranteilen in ihrer alltäglichen Lebensweise und in ihrem Status bedroht fühlen.

### Vorteile von Segregation

- homogen strukturierte Nahbereiche
- Stärkung lokaler Strukturen
- Rahmenbedingung für Selbsthilfe-Netzwerke und Selbstorganisation

Zur Steuerung des ideologischen Konzepts professionell definierter Integration wird das Modell der Mischungsproportionen favorisiert: Es orientiert sich an einem Typus von Wohnquartier, das von einer Mehrheitskultur und nicht pluralistisch geprägt wird. Danach existieren "günstigere Eingliederungsbedingungen" in Nachbarschaften mit geringem bis mittlerem Ausländeranteil. Bezogen auf die Nachbarschaftseinheit "Straße" wird der Mischungsanteil auf max. 10 % bis 15 % Migrantenfamilien festgesetzt; pro Haus dürfe ein Anteil von 25 % bis 33 % nicht überschritten werden. Mit dem vermeintlich vorbeugenden Modell der prozentualen Zielmischung wird der Widerspruch zu einer menschenwürdigen Integration nur vertieft; denn Ausländerinnen und Ausländer werden wie "Schadstoffe" behandelt, für die Obergrenzen festzulegen sind.

Segregationsvermeidung darf kein Selbstzweck sein, denn homogen strukturierte Nahbereiche fördern die Selbsthilfekräfte und können eine positive Rahmenbedingung für die gesellschaftliche Integration sein. Das freiwillig gewählte segregierte Wohnen von Haushalten, die ihre Wohnbedürfnisse aus eigenen monetären Kräften erfüllen und mit eigenen Vorstellungen gestalten können, muß vor diesem Hintergrund neu bewertet werden.

## Stadt-Umland-Segregation Fallstudie Region Hannover

- **Wanderungsverflechtungen**  
Familienhaushalte und etablierte Haushalte ins Umland  
junge Erwachsene, Auszubildende und Studenten in die Kernstadt
- **Kaufkraft**  
geringer Stadt-Umland-Kontrast  
große Varianz auf kleinräumiger Ebene

### 6 Fallstudie zur Stadt-Umland-Segregation

Am Beispiel der Stadtregion Hannover wurde untersucht, ob die Segregationsprozesse in die Richtung einer ringzonalen Polarisierung zwischen Stadt und Umland oder eines kleinteiliger strukturierten Mosaiks weisen. Dem ersten Aspekt entspricht die Vorstellung der "Suburbanisierung des Reichtums" und der "Konzentration der Armut in der Kernstadt", mit der der überproportionale Anstieg der städtischen Sozialkosten begründet wird. Nach dem zweiten Aspekt ist die Polarisierung von Armut und Reichtum sowohl in der Stadt als auch im Umland vorzufinden, nur graduell unterschiedlich ausgeprägt.

Die demographischen Faktoren zeigen in der Region Hannover ein Bild, das typisch für die europäischen Stadtregionen ist. Wegen einer negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung (Geburtendefizit bzw. Überhang Gestorbene) sind die Stadt und die Umlandgemeinden des Landkreises Hannover von Zuwanderungen abhängig. In den Wanderungsgewinnen der Umlandgemeinden steckt auch ein positiver Wanderungssaldo mit der Kernstadt, aus der kontinuierlich mehr Menschen in das Umland abwandern, als von dort in die Stadt zuwandern. In der Wanderungsverflechtung zwischen der Kernstadt und dem Umland ist eine sukzessive Selektion zu erkennen. Denn es ziehen überwiegend gutsituierte, etablierte Familienhaushalte von der Stadt in die Umlandgemeinden. In der umgekehrten Richtung strömen vor allem junge Leute in die Kernstadt, um ihre Ausbildung oder ein Studium zu absolvieren. Die Betrachtung der Wandernden nach ihrer beruflichen Stellung macht deutlich, daß die systematischen Wohnstandortentscheidungen bessergestellter Bevölkerungsgruppen zu dem fort dauernden Statusgewinn des Umlandes geführt haben.

Tabelle 2: Wanderungsverflechtung zwischen Stadt und Landkreis Hannover im Jahr 1993 nach Alterskohorten

Altersgruppen der umgezogenen Personen	Umland-Stadt-Wanderungen		Stadt-Umland-Wanderungen		Wanderungsverflechtung in der Region Hannover im Jahr 1993 insgesamt	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
unter 6 Jahre	372	28,7	923	71,3	1.295	100,0
6 bis unter 18 Jahre	460	38,1	747	61,9	1.207	100,0
18 bis unter 25 Jahre	2.218	58,7	1.561	41,3	3.779	100,0
25 bis unter 30 Jahre	1.686	45,9	1.991	54,1	3.677	100,0
30 bis unter 45 Jahre	1.578	35,2	2.906	64,8	4.484	100,0
45 bis unter 65 Jahre	660	40,3	979	59,7	1.639	100,0
65 Jahre und älter	234	32,7	482	67,3	716	100,0
Insgesamt	7.208	42,9	9.589	57,1	16.797	100,0

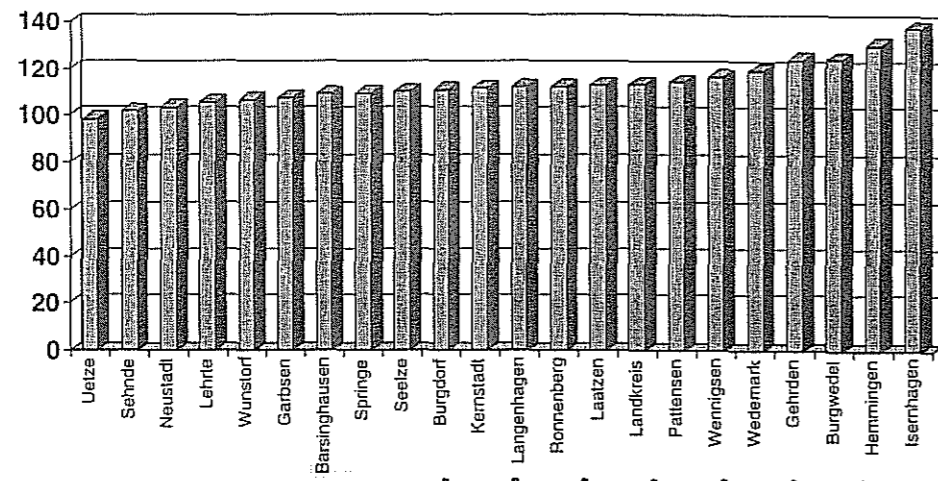
Quelle: Referat für Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Hannover; eigene Berechnungen

Tabelle 3: Wanderungsverflechtung zwischen Stadt und Landkreis Hannover im Jahr 1993 nach der beruflichen Stellung

Berufliche Stellung der umgezogenen über 18jährigen Personen	Umland-Stadt-Wanderungen		Stadt-Umland-Wanderungen		Wanderungsverflechtung in der Region Hannover im Jahr 1993 insgesamt	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
Arbeiter/in	638	42,3	871	57,7	1.509	100,0
Angestellte/r in einfacher/mittl. Position	1.913	48,2	2.059	51,8	3.972	100,0
Angestellte/r in gehobener/leit. Position	638	27,7	1.663	72,3	2.301	100,0
Beamten/Beamtin	510	44,6	634	55,4	1.144	100,0
Selbständige/r	255	40,9	369	59,1	624	100,0
Studierende/r, in Ausbildung	1.594	69,1	713	30,9	2.307	100,0
Rentner/in, in Ruhestand	255	40,9	369	59,1	624	100,0
Hausfrau, Hausmann	128	16,8	633	83,2	761	100,0
Arbeitslose/r	255	61,7	158	38,3	413	100,0
andere, keine Angaben über 18jährige insgesamt	190	31,0	423	69,0	613	100,0
	6.376	44,6	7.919	55,4	14.295	100,0

Quelle: Referat für Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Hannover; eigene Berechnungen

### Kaufkraftkennziffern je Einwohner 1994 in Städten und Gemeinden des Großraums Hannover



Es wäre ein Irrtum, die Kernstadt Hannover als arm zu bezeichnen, denn in keiner anderen niedersächsischen Stadt leben so viele Einkommensmillionäre. Einkommensmillionäre sind Personen, die innerhalb eines Jahres mindestens 1 Mio DM oder mehr als Einkommen verdienen. Nach der Lohn- und Einkommensteuerstatistik gab es 1989 in Hannover 140 Einkommensmillionäre; das waren ca. 32 % aller Einkommensmillionäre im Regierungsbezirk Hannover.

Daten zur Kaufkraft in kleinräumiger Struktur enthalten Hinweise, daß nicht das Gefälle zwischen dem Umland und der Kernstadt am ausgeprägtesten ist, sondern die Varianz innerhalb der beiden Betrachtungsgebiete. So betrug die Kaufkraft je Einwohner 1994 in der Stadt Hannover 27.900 DM und im Landkreis Hannover 28.900 DM; die Differenz beträgt also weniger als 5 %. Unter den Umlandgemeinden besteht eine größere Varianz, denn die Spannweite reicht von 24.600 DM in der Gemeinde Uetze bis zu 34.500 DM in Isernhagen. Die Differenz beträgt somit rund 30 %.

Ein Drittel der Gemeinden und Städte im Großraum Hannover verfügt über eine Kaufkraft je Einwohner, die um 10 % bis 30 % über der Kennziffer der Kernstadt liegt. Und ein Fünftel liegt bis zu 12 % unterhalb der Kaufkraft in der Stadt. Auffallend ist hier somit weniger ein Stadt-Umland-Kontrast und mehr ein regionales Strukturmosaik positiver und negativer Abweichungen. Die Kernstadt Hannover kann deshalb in der Abgrenzung zum Umland des ersten und zweiten suburbanen Ringes nicht als arm bezeichnet werden. Auch sie weist - wie der Landkreis Hannover - ein starkes Gefälle zwischen Reichtum und Armutspotential auf.

## Soziale Polarisierung

Einkommen, Wohnungsversorgung, Bildung, Gesundheit

### • Reichtum

- Umland: Gemeinden in besonderer landschaftlicher Lage
- Kernstadt: Top-Wohnstandorte mit hoher städtebaulicher oder landschaftlicher Qualität

### • Armut

- Umland: Gemeinden im Umfeld von Industriekomplexen
- Kernstadt: Großsiedlungen mit hoher Zahl Belegrechtswohnungen
- nicht modernisierte Altbauquartiere mit hoher Siedlungs- und Geschößflächendichte

Armut und Reichtum spalten die Kernstadt räumlich. In verschiedenen Untersuchungen wurden scharfe Trennungslinien zwischen besser- und schlechtergestellten Stadtgebieten nachgewiesen. Diese Spaltung der Stadt hat drei Dimensionen: Zuerst ist die ökonomische Ungleichheit nach Einkommen, Eigentum und Position auf dem Arbeitsmarkt zu nennen. An zweiter Stelle spielen die sozialen Unterschiede nach Bildung, gesundheitlicher Lage, sozialer Teilhabe und Position auf dem Wohnungsmarkt eine Rolle. Und drittens wirken sich die kulturellen Unterschiede nach ethnischer Zugehörigkeit, Religion, zivilisatorischen Verhaltensformen und normativen Orientierungen aus.

Typische Armutsstadtteile sind in der Modernisierung zurückgebliebene, innerstädtische Quartiere mit hoher Siedlungs- und Geschößflächendichte. Daneben sind im äußeren Bereich der Städte in besonderer Weise die Großsiedlungen der 60er und 70er Jahre zu nennen, in denen Belegrechtswohnungen gebündelt worden sind. In anderen Teilen der Kernstadt sind typische Reichtums- oder Bessergestelltenstadtteile auszumachen. Einerseits sind dies die innenstadtnahen Wohngebiete aus der Gründerzeit mit hohem Modernisierungsstandard und hoher Eigentümerquote, andererseits die Einfamilienhausgebiete in den wenigen landschaftlichen Oasen und Toplagen, die die Städte noch vermarkten können. In Hannover repräsentiert die Dichte der Hilfe zum Lebensunterhalt unter der Bevölkerung eine sozialräumliche Spaltung. Durch die Stadt verläuft eine unsichtbare Trennungslinie: Im Norden und im Südosten befinden sich die bessergestellten Stadtteile Hannovers mit relativ viel Wohnfläche je Person, im Westen diejenigen mit überdurchschnittlichen Anteilen an Empfänger/-innen von Hilfe zum Lebensunterhalt und einem geringen Wohnflächenverbrauch. Vereinzelt sind noch solitäre Stadtgebiete zu den "ärmeren" Stadtteilen zu zählen. Dasselbe Strukturbild ergibt sich, wenn die Arbeitslosenquoten stadtteilbezogen bewertet werden.

Nicht alle Stadtteile mit einer hohen Sozialhilfedichte (HLU) haben den Charakter von Armutszonen. In den innenstadtnahen Stadtteilen mit hoher Siedlungs- und Geschoßflächendichte sowie mit einer starken Nutzungsmischung sind die Empfängerhaushalte relativ unauffällig integriert. Durch ihre hohe Zentralität, soziokulturelle Lebhaftigkeit und teilweise gute Infrastrukturausstattung weisen sie positive Images auf. In vielen Randbereichen der Stadt sind demgegenüber weniger Läden, private Dienstleistungsbetriebe und kommunale Infrastruktur zu finden. Dort ist der Charakter von Armutsgebieten durch eine Bündelung von Belegrechtswohnungen von den Behörden quasi "erzeugt" worden. Typische Beispiele sind die Großsiedlungen der 60er und 70er Jahre.

Die Herkunft aus einem Armutshaushalt und aus einem Armutsstadtteil löst eine Benachteiligungsspirale in der Kernstadt aus. So gibt es einen Zusammenhang zwischen Armut und eingeschränkten Bildungschancen. Das belegen die Bestands- und Übergangsquoten von Schülerinnen und Schülern der Orientierungsstufe. Im städtischen Durchschnitt besuchen 40 % aller Kinder eines Jahrganges das Gymnasium, 30 % die Realschule und 20 % die Hauptschule. In den Armutsstadtteilen fallen die Übergangsquoten zum Gymnasium und zur Realschule stark unterdurchschnittlich aus. Weil die überwiegende Mehrheit der Kinder und Jugendlichen - im Gegensatz zu anderen Stadtteilen - den Weg zur Hauptschule wählt, kann die Teilhabe am Bildungssystem als eingeschränkt bewertet werden.

Die Benachteiligungsspirale berührt auch die gesundheitliche Lage von Kindern aus Armutsmilieus. Die Jugendzahnpflege der Landeshauptstadt Hannover führt regelmäßige jugendzahnärztliche Untersuchungen in den Kindergärten und Schulen durch. Im Schuljahr 1992 wurden bei Erstuntersuchungen bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres durch den jugendzahnärztlichen Dienst Kinder in Kindergärten und Vorschulen sowie in Grundschulen untersucht. Es fällt eine Trennungslinie zwischen östlichen und westlichen Stadtteilen Hannovers auf. In östlichen Stadtteilen Hannovers weisen beispielsweise die Zahnbefunde bei Grundschülerinnen und Grundschulern gute Werte auf, im Westen sind die Befunde überwiegend ungünstig.

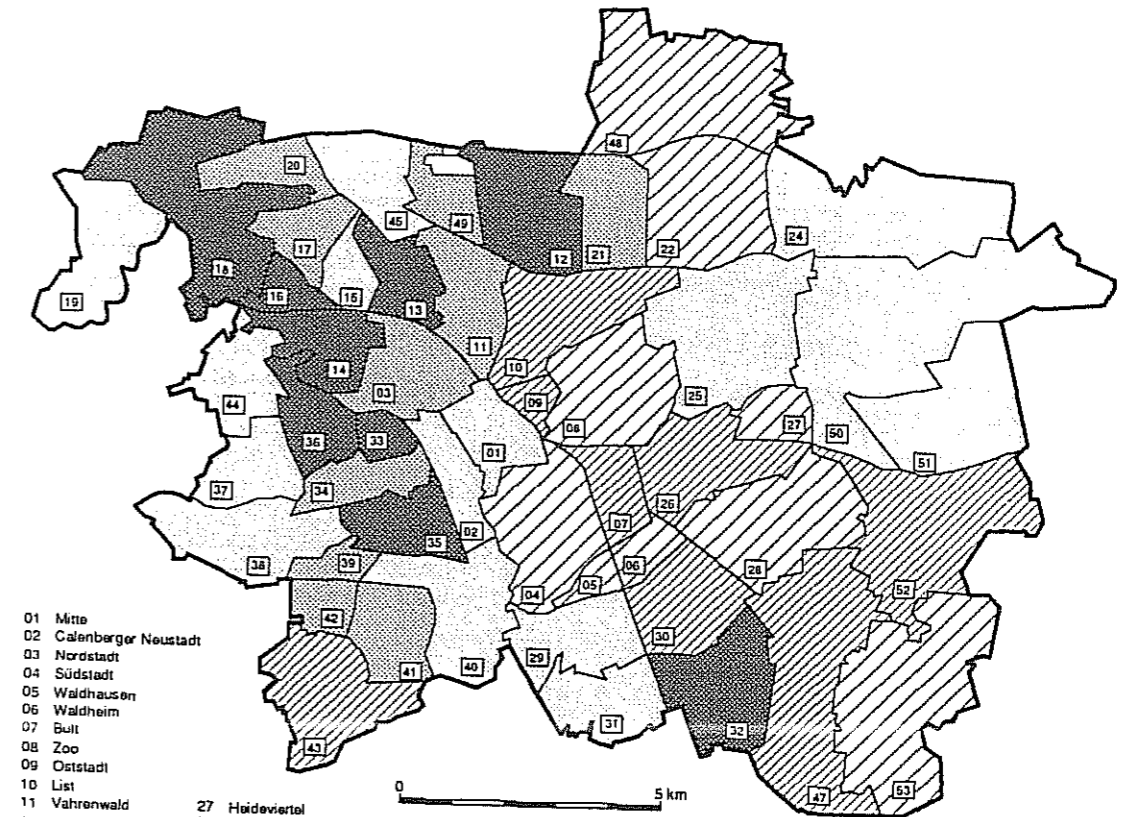
Auch im Umland des Landkreises Hannover sind Strukturunterschiede festzustellen, die mit dem städtischen Segregationsmuster vergleichbar sind. Allerdings handelt es sich weniger um einen kontraststarken Spaltungseffekt, sondern eher um homogene Gruppen von Kommunen mit ähnlichen strukturellen Rahmenbedingungen. Im Nordwesten bündeln sich Städte mit überdurchschnittlich hohen Sozialhilfequoten (Hilfe zum Lebensunterhalt). Es sind Orte mit einem starkem Besitz verarbeitenden Gewerbes und relativ vielen Arbeitslosen. Im Norden und im Südwesten befinden sich Städte mit geringen Sozialhilfeanteilen (HLU), die wegen ihrer landschaftlichen Attraktivität bekannt sind und die in den vergangenen Jahren überwiegend Einfamilienhausgebiete ausgewiesen haben.

Im Nordwesten der Kernstadt ist eine Achse von Stadtteilen zu erkennen, die von vielschichtigen Armutslagen bestimmt wird. Diese Achse wird im Umland fortgesetzt; sie weitet sich dort zu einem sektoralen Ausschnitt der Umlandgemeinden mit Armutslagen und dynamischer Siedlungsflächenentwicklung. Dieser regionale Nordwestsektor, der von der westlichen Hälfte der Kernstadt bis in den äußeren Bereich des Umlandes reicht, nimmt aber in der Intensität von innen nach außen ab. Im Mittelpunkt dieses Sektors befinden sich die großen Industrieareale der Region (VW, Continental, Varta).

Im Norden und Süden der Region befinden sich Cluster von wohlhabenden Gemeinden ohne Armutserscheinungen. Auch sie lassen sich zu einer regionalen Achse verbinden, wenn das nord-südlich durch die Kernstadt verlaufende Band von Reichtumsgebieten einbezogen wird.

Solche nachbarschaftlichen Ähnlichkeiten lassen sich auch im Osten beobachten, wo es strukturell ähnliche Ausprägungen von durchschnittlich oder gemischt strukturierten Stadtteilen und Umlandgemeinden gibt, die am Stadtrand aneinandergrenzen.

### Segregationsmuster der Kernstadt Hannover nach Merkmalen der Armutsbekämpfung, des Wohnflächenkonsums, der gesundheitlichen Lage, der Bildungschancen und der ethnischen Konzentration



- |                         |                  |                   |
|-------------------------|------------------|-------------------|
| 01 Mitte                | 27 Heideviertel  | 42 Mühlenberg     |
| 02 Calenberger Neustadt | 28 Kirchrode     | 43 Wettbergen     |
| 03 Nordstadt            | 29 Döhren        | 44 Ahlem          |
| 04 Südstadt             | 30 Seelhorst     | 45 Vinnhorst      |
| 05 Waldhausen           | 31 Wülfel        | 47 Bernerode      |
| 06 Waldheim             | 32 Mittelfeld    | 48 Isernhagen-Süd |
| 07 Bull                 | 33 Linden-Nord   | 49 Brink Hufen    |
| 08 Zoo                  | 34 Linden-Mitte  | 50 Misburg-Nord   |
| 09 Oststadt             | 35 Linden-Süd    | 51 Misburg-Süd    |
| 10 List                 | 36 Limmer        | 52 Anderten       |
| 11 Vahrenwald           | 37 Davenstedt    | 53 Wülferode      |
| 12 Vahrenheide          | 38 Baderstedt    |                   |
| 13 Hainholz             | 39 Bornum        |                   |
| 14 Herrenhausen         | 40 Ricklingen    |                   |
| 15 Burg                 | 41 Oberrißlingen |                   |
| 16 Lathhausen           |                  |                   |
| 17 Ledeburg             |                  |                   |
| 18 Stöcken              |                  |                   |
| 19 Marienwerder         |                  |                   |
| 20 Nordhafen            |                  |                   |
| 21 Sahlkamp             |                  |                   |
| 22 Bothfeld             |                  |                   |
| 24 Lahe                 |                  |                   |
| 25 Groß-Buchholz        |                  |                   |
| 26 Kleefeld             |                  |                   |

- 1 Stadtteile des Reichtums und Wohlstands
- 2 Stadtteile mit Wohlstandstendenzen
- 3 Durchschnittlich und gemischt strukturierte Stadtteile
- 4 Stadtteile mit Armutstendenzen
- 5 Stadtteile mit vielschichtigen Armutslagen

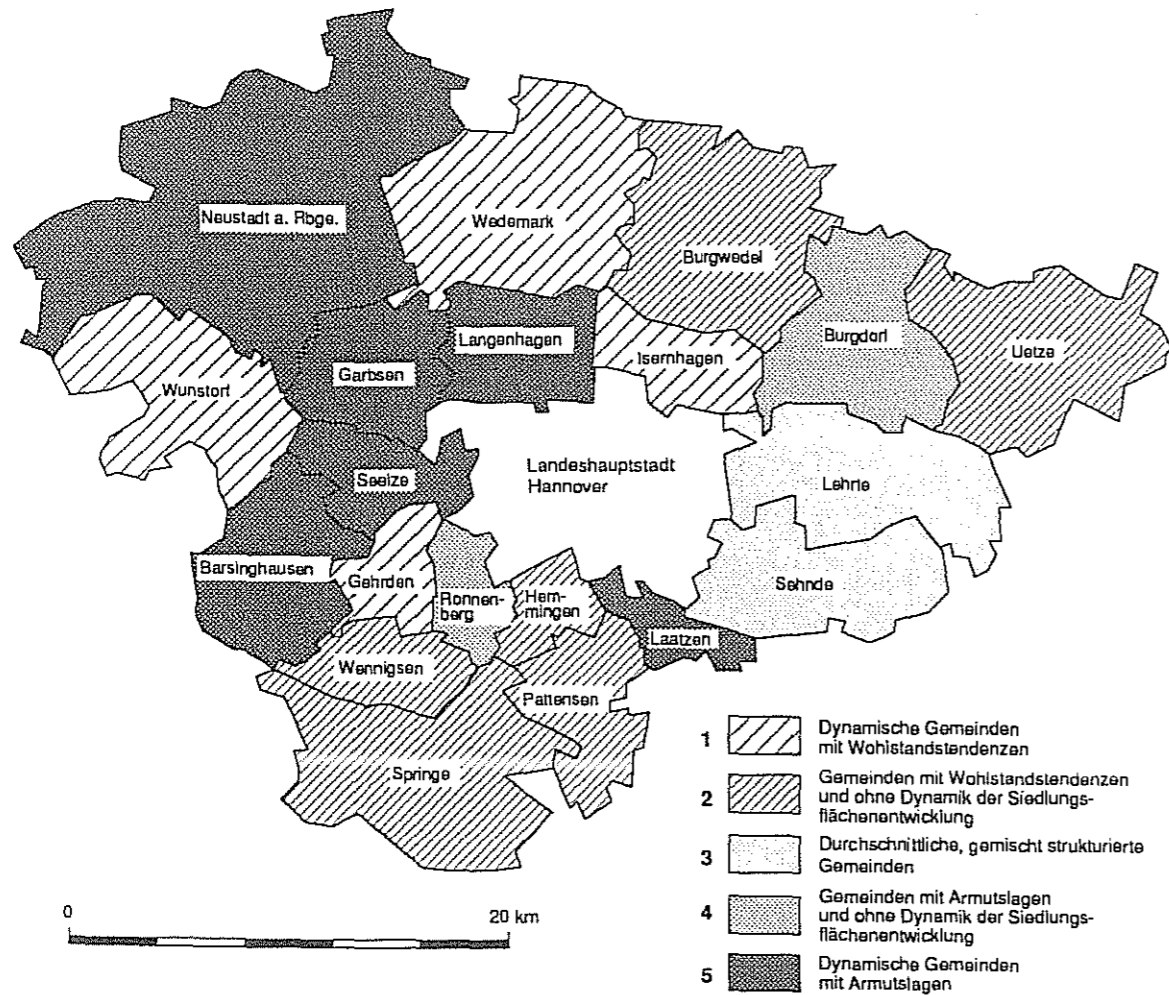
- 1) unterdurchschnittlicher Anteil Empfänger/innen von Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen am 31.12.1992 (unter 3%)
  - 2) überdurchschnittliche Wohnfläche je Einwohner im Jahr 1990 (37 qm und mehr)
  - 3) überdurchschnittliche Übergangsquote von der Orientierungsstufe zum Gymnasium 1992 (über 40% der Kinder eines Jahrgangs)
  - 4) positiver Gebietsindex für die Zahnbefunde von Grundschüler/innen in den jugendzahnärztlichen Untersuchungen des Schuljahres 1992
  - 5) unterdurchschnittlicher Anteil nichtdeutscher Kinder und Jugendlicher im Alter bis 18 Jahre unter der gleichaltrigen Gesamtbevölkerung 1992 (unter 20%)
- 2) In der Mehrzahl der 5 Merkmale Ähnlichkeit mit dem Typ "Stadtteile des Reichtums und Wohlstands"
- 3) Stadtteile mit durchschnittlichen, mittleren Ausprägungen der 5 Merkmale und Stadtteile mit einer gleichmäßigen Mischung von über- und unterdurchschnittlichen Ausprägungen

- 4) In der Mehrzahl der 5 Merkmale Ähnlichkeit mit dem Typ "Stadtteile mit vielschichtigen Armutslagen"
- 5) 1) überdurchschnittlicher Anteil Empfänger/innen von Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen am 31.12.1992 (5% und mehr)
- 2) unterdurchschnittliche Wohnfläche je Einwohner im Jahr 1990 (unter 31 qm)
- 3) unterdurchschnittliche Übergangsquote von der Orientierungsstufe zum Gymnasium 1992 (unter 40% der Kinder eines Jahrgangs)
- 4) negativer Gebietsindex für die Zahnbefunde von Grundschüler/innen in den jugendzahnärztlichen Untersuchungen des Schuljahres 1992
- 5) überdurchschnittlicher Anteil nichtdeutscher Kinder und Jugendlicher im Alter bis 18 Jahre unter der gleichaltrigen Gesamtbevölkerung 1992 (21% und mehr)

Quelle:  
Koordinationsstelle Sozialplanung der Landeshauptstadt Hannover, eigene Berechnung und Zusammenstellung



### Segregationsmuster des Landkreises Hannover nach Merkmalen der Armutsbekämpfung, der Siedlungsflächenentwicklung, der Arbeitslosigkeit und der ethnischen Konzentration



- 1) 1) unterdurchschnittlicher Anteil Empfänger/innen zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen am 30. 09. 1994 (unter 2,6%)
- 2) 2) überdurchschnittlicher Umsatz von Gewerbe- und/oder Wohnbauland im Jahr 1994 (Gewerbebauland: 2,0 Mio. DM und mehr; Wohnbauland: unter 9,0 Mio. DM und mehr)
- 3) 3) unterdurchschnittliche Arbeitslosenquote am 30.06.1995 (unter 10,6%)
- 4) 4) unterdurchschnittlicher Anteil Empfänger/innen zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen am 30. 09. 1994 (unter 2,6%)
- 5) 5) unterdurchschnittlicher Umsatz von Gewerbe- und/oder Wohnbauland im Jahr 1994 (Gewerbebauland: unter 2,0 Mio. DM; Wohnbauland: unter 9,0 Mio. DM)
- 6) 6) unterdurchschnittliche Arbeitslosenquote am 30.06.1995 (unter 10,6%)
- 7) 7) unterdurchschnittlicher Anteil nichtdeutscher Bevölkerung 1994 (unter 4,5%)
- 8) 8) Umlandgemeinden mit durchschnittlichen, mittleren Ausprägungen und/oder mit einer gleichmäßigen Mischung von über- und unterdurchschnittlichen Ausprägungen der 4 Merkmale.

- 1) 1) überdurchschnittlicher Anteil Empfänger/innen zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen am 30. 09. 1994 (über 2,6%)
- 2) 2) unterdurchschnittlicher Umsatz von Gewerbe- und/oder Wohnbauland im Jahr 1994 (Gewerbebauland: unter 2,0 Mio. DM; Wohnbauland: unter 9,0 Mio. DM)
- 3) 3) überdurchschnittliche Arbeitslosenquote am 30.06.1995 (über 10,6%)
- 4) 4) überdurchschnittlicher Anteil nichtdeutscher Bevölkerung 1994 (über 5%)
- 5) 5) 1) überdurchschnittlicher Anteil Empfänger/innen zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen am 30. 09. 1994 (über 2,6%)
- 6) 6) 2) überdurchschnittlicher Umsatz von Gewerbe- und/oder Wohnbauland im Jahr 1994 (Gewerbebauland: 2,0 Mio. DM und mehr; Wohnbauland: unter 9,0 Mio. DM und mehr)
- 7) 7) 3) überdurchschnittliche Arbeitslosenquote am 30.06.1995 (über 10,6%)
- 8) 8) 4) überdurchschnittlicher Anteil nichtdeutscher Bevölkerung 1994 (über 5%)

Quelle: Kommunalaufsichtsamt des Landkreises Hannover, eigene Berechnung und Zusammenstellung

### Räumliche Polarisierungsstruktur

- **Sektorenmodell nach HOYT 1939**

- verwaltungsgrenzen-  
übergreifende Bänder  
von Wohngebieten des  
Reichtums in Richtung  
freie Landschaft und  
Wohnstandorten  
statushoher Gruppen

- **Mehrkernmodell nach HARRIS, ULLMAN 1961**

- Kern der Bündel von  
Wohngebieten der  
Armut: Fabriken der  
Industriezeit,  
Knotenpunkte des  
Straßenverkehrs und  
Zentren der Beleg-  
rechtswohnungen

Das gesamtregionale Segregationsmuster wird von diagonal durch die Region verlaufenden Gebietsbändern geprägt, deren Merkmalsdichte von innen nach außen abnimmt. Sie bilden stadtgrenzenübergreifend Raumaggregate, die ähnliche Entwicklungsbedingungen hatten und von gewachsenen regionalwirtschaftlichen Beziehungsachsen bzw. von deren Fehlen geprägt worden sind. Zugleich zeichnen sie ein Strukturbild der Polarisierung in der Region.

Dieses Ergebnis korrespondiert mit dem stadt- und regionalsoziologischen "Sektoren-Modell" von Hoyt. Nach diesem Modell erfolgt die Ausdehnung von Wohngebieten des Reichtums und des Wohlstands in Richtung auf die freie Landschaft und auf bestehende Wohnstandorte statushoher Bevölkerungsgruppen. Wenn sich ein Sektor einmal entwickelt hat, dehnt er sich bandmäßig in das Umland aus. Es sind aber auch Ähnlichkeiten mit dem "Mehrkern-Modell" von Harris und Ullman festzustellen. Danach wird der Kern der Segregationsmuster von zentralen Nutzungen repräsentiert. Im vorliegenden Beispiel der Region Hannover sind es Fabriken und Verkehrsknotenpunkte. Je größer eine Stadt bzw. eine Region ist, desto zahlreicher streuen diese Nutzungskerne (z.B. Zentrum, tertiäre Bürostandorte, große Gewerbeparks, großflächiger Einzelhandel, Hochschulen etc), um die herum sich ein spezifisches Segregationsmosaik entwickelt.

⋮

## Suburbanisierung und Segregation Ergebnis 1

- **Gegenläufige Entwicklungskräfte**

- Stadtregionale Reurbanisierung mit kernnaher Suburbanisierung
  - Desurbanisierung der Stadtregionen aus den angrenzenden Gebieten der Landregionen
  - Dezentrale Konzentration in den Mittelstädten der Landregionen
- • • • •

### 7 Ergebnis und Zusammenfassung

In den Kernen der *Stadtregionen* sind mit hohem Nachdruck Flächen für Wohnen neu ausgewiesen worden, um *Tendenzen einer Reurbanisierung* zu unterstützen. Die Einzugsbereiche des stadtreionalen Umlands tragen die Zielrichtung einer *Innenentwicklung* mit, weil sie in den vergangenen Jahren unter relativem Blickwinkel wesentlich weniger Flächen neu ausgewiesen haben als die Kernstädte.

In den Teilen der *Landregionen* aber, die die Einzugsbereiche der Stadtregionen umklammern, droht das Siedlungswachstum ein extrem hohes Ausmaß anzunehmen. Dort sind *Tendenzen einer Desurbanisierung* zu verzeichnen. Die Stadt- und Landregionen ziehen in der Siedlungsflächenentwicklung folglich nicht an einem Strang, sondern entwickeln konträre Kräfte. Dadurch werden die Leitbilder einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung unterlaufen.

In den *Mittelstädten der Landregionen* ist die *Tendenz einer dezentralen Konzentration* festzustellen. Dort wird die Entwicklung im ländlichen Raum auf die zentralen Orte fokussiert.

⋮

## Suburbanisierung und Segregation Ergebnis 2

- **Keine Kongruenz zwischen sozialer Polarisierung und Siedlungsflächenentwicklung**

- These "*Reiches Umland, arme Kernstadt*" zu undifferenziert
  - Reichtumsstandorte: Landschaft, Status-Quartiere, neue Innenlagen
  - Armutssektoren: Industriestandorte, unmodernisierte Altbaugelände, Stigma-Quartiere, Brennpunkte der Sozialplanung
- • • • •

Das Beispiel der Region Hannover hat exemplarisch verdeutlicht, daß die isolierte Betonung einer wachsenden Stadt-Umland-Segregation den Sachverhalt der realen Entwicklungsprozesse verfehlt. Ringzonale Polarisierungen zwischen Kernstadt und Umland, die im allgemeinen mit der Vorstellung einer "Suburbanisierung des Reichtums" und einer "Konzentration der Armut in der Kernstadt" verknüpft wird, lassen sich so nicht konstatieren. Es gibt keine Differenz zwischen einer homogenen Innen- und abweichend homogenen Außenstruktur.

Von starken sozialen Kontrasten wird vor allem die Binnenstruktur der Kernstädte geprägt, die durch die Umlandwanderung mittlerer und höherer Einkommensgruppen allerdings verstärkt wird. Zwischen den Umlandgemeinden vollziehen sich Differenzierungsprozesse in abgeschwächter Form, die auf eine mögliche zukünftige Polarisierung im Umland verweisen. Sie kann im Umland zukünftig analog zu Polarisierungsstrukturen in der Kernstadt verlaufen. Ein solches Mosaik segregativer Strukturen ist sowohl in der Stadt als auch im Umland vorzufinden, nur graduell unterschiedlich ausgeprägt. Eine disproportionale Verteilung von Bevölkerungsgruppen ist sowohl für die Kernstadt als auch für das Umland kennzeichnend. Die Stadt-Umland-Segregation stellt insofern nur eine Facette eines übergeordneten, vielschichtigeren stadtreionalen Segregationsprozesses dar, der sowohl ringzonale Ansätze als auch sektorale, teilweise bandartig verlaufende Komponenten enthält.

## Literatur

- Berg, Leo van; Drewett, Roy; Klaassen, Leo; Rossi, Angelo; Vijverberg, Cornelis: Urban Europe. A Study of Growth and Decline. Vol.1, Oxford 1982
- Boustedt, O.: Die Stadtregionen in der Bundesrepublik Deutschland. hgg.v.Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1960
- Bucher, Hansjörg; Kocks, Martina: Die Suburbanisierung in der ersten Hälfte der 80er Jahre. In: Informationen zur Raumentwicklung, Bonn (1987) H.11/12, S. 689-707
- Deckert, Peter: Wanderungen zwischen Stadt und Landkreis Hannover. Entscheidungsgründe und Wohnerfahrungen. Hrsg.: Landeshauptstadt Hannover, Referat für Stadtentwicklung. - Hannover 1994. = Schriften zur Stadtentwicklung Heft 68
- Duss, Rainer: Die Stadtregion - ihre Bedeutung für die regionale Zusammenarbeit in den städtischen Regionen. Stadtforschung und Statistik, Heft 1/1997, S. 19-31
- Eichener, Volker: Ausländer im Wohnbereich. Theoretische Modelle, empirische Analysen und politisch-praktische Maßnahmenvorschläge zur Eingliederung einer gesellschaftlichen Außenseitergruppe. Regensburg 1988
- Elias, Norbert; Scotson, John L.: Etablierte und Außenseiter. Frankfurt/Main 1990
- Flade, Antje; Guder, Renate: Zur Segregation und Integration der Ausländer. Eine Untersuchung der Lebenssituation der Ausländer in hessischen Gemeinden mit hohem Ausländeranteil. Hrsg.: Institut Wohnen und Umwelt. - Darmstadt 1988
- Friedrichs, Jürgen: Makro- und mikrosoziologische Theorien der Segregation. In: Soziologische Stadtforschung. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Opladen (1988), Sonderheft 29, S. 56-77
- Friedrichs, Jürgen: Stadtsoziologie. Opladen 1995, S. 99ff.
- Friedrichs, Jürgen: Stichwort "räumliche Segregation". In: Handwörterbuch der Raumordnung. Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. - Hannover 1995, S. 845-847
- GfK Marktforschung: Kaufkraft in der Region Hannover. veröffentlicht in Statistischer Vierteljahresbericht Hannover 94 (1995), S. 55-61
- Göddecke-Stellmann, Jürgen: Auf dem Weg zu einer Neuabgrenzung von Stadtregionen. Mitteilungen und Informationen der BfLR, Nr. 2/1996, S. 4-5
- Häußermann, Hartmut: Zuwanderung als Chance für die Zukunft der Stadt. In: Fricke, Werner (Hrsg.): Die Zukunft der Stadt. Spurensuche in Dresden-Hellerau. Bonn 1995 = Forum Zukunft der Arbeit Heft 4, S. 145-154
- Hamm, Bernd; Neumann, Ingo: Siedlungs-, Umwelt- und Planungssoziologie. Opladen 1996, S. 302ff.
- Harris, C.D.; Ullman, E.L.: The Nature of Cities. In: Hatt, P.; Reiss, A.J. (Hrsg.): Cities and Society. - New York 1961; zitiert nach Friedrichs, Jürgen: Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. - Reinbek bei Hamburg 1977
- Hoyt, H.: The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities. Washington 1939; zitiert nach Friedrichs, Jürgen: Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. - Reinbek bei Hamburg 1977
- Irmen, Eleonore: Stichwort "Stadt-Umland". In: Handwörterbuch der Raumordnung. Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. - Hannover 1995, S. 916-917
- Kötter, Herbert: Stichwort "Soziologie ländlicher Räume". In: Handwörterbuch der Raumordnung. Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. - Hannover 1995, S. 866-870
- Krau, Ingrid: Innenentwicklung contra Außenentwicklung - ein ökologisches Dilemma? In: Informationen zur Raumentwicklung, Bonn (1994) H. 3, S. 215-222
- Krummacher, Michael; Waltz, Viktoria: Einwanderer in der Kommune. Analysen, Aufgaben und Modelle für eine multikulturelle Stadtpolitik. - Essen 1996

- Schubert, Herbert: Entwicklung der sozialen Problematik in den großen Städten. In: Stadtforschung und Statistik, Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker, Heft 2/1993, S.35-44
- Schubert, Herbert, et al.: Regionalreport zur Entwicklung der Wohnungs- und Baulandmärkte in Niedersachsen bis 2010. Test des Indikatorenmodells. Hrsg.: Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung. - Hannover 1995. = IES-Bericht 204.95
- Schubert, Herbert: Migration und soziale Probleme in Städten. In: Neumann, H.; Niemann, H. (Hrsg.): Migration und soziale Probleme. Dokumentation eines Workshops im Rahmen des Projekts "Entscheidungsfelder städtischer Zukunft". Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 1995, S.79-95
- Schubert, Herbert: Anforderungen von Migranten an Wohnungen und Gewerbestandorte. (Marktstudie). Hrsg.: Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung. - Hannover 1996. = IES-Bericht 203.96
- Schubert, Herbert: Stadt-Umland-Beziehungen und Segregationsprozesse. Informationen zur Raumentwicklung, Bonn (1996) H.4/5, S. 277-298
- Seele, Walter: Stichwort "Bauland". In: Handwörterbuch der Raumordnung. Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. - Hannover 1995, S. 56-61
- Seitz, Helmut: Die Suburbanisierung der Beschäftigung. Eine empirische Analyse für Westdeutschland. Mannheim 1995
- Sozialbericht 1993. Zur Lage der Kinder, Jugendlichen und Familien in Hannover. Hrsg.: Landeshauptstadt Hannover. Hannover 1993. = Schriftenreihe des Gesundheits-, Jugend- und Sozialdezernats Band 13
- Spiegel, Erika: Die Stadt als soziales Gefüge. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Grundriß der Stadtplanung. - Hannover 1993, S. 83-97
- Städtebaulicher Bericht: Nachhaltige Stadtentwicklung. Herausforderungen an einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Städtebau. hgg. v. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn 1996, S. 69ff.
- Waldhoff, Hans-Peter: Fremde und Zivilisierung. Wissenssoziologische Studien über das Verarbeiten von Gefühlen der Fremdheit. Probleme der modernen Peripherie-Zentrums-Migration am türkisch-deutschen Beispiel. Frankfurt/Main 1995
- Wohnbauland-Umfrage 1996. bearb. v. Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung, hgg. v. Niedersächsischen Sozialministerium, Hannover 1996

## Vorträge aus Qualifizierungsarbeiten

UFZ-UMWELTFORSCHUNGSZENTRUM  
LEIPZIG-HALLE GmbH



Dipl.-Geogr. Susanne Heydenreich, Abteilung Ökologische Ökonomie/ Umweltsoziologie,  
Permoserstraße 15, 04318 Leipzig, Tel. 0341/ 235-2015, Fax 0341/ 235-2511; e-mail: heyde@alok.ufz.de

### Der Einfluß des Wohnstandortes auf Aktionsraum und Zeitbudget.

#### Ein akteursbezogener Ansatz zur Analyse von Suburbanisierungsprozessen.

Vortrag auf der Frühjahrstagung der Sektion „Stadt- und Regionalsoziologie“

Das Dissertationsvorhaben wird am Umweltforschungszentrum Halle-Leipzig in der Abteilung Ökologische Ökonomie/ Umweltsoziologie bearbeitet. Es ist Teil umfangreicher Forschungen zur Stadtentwicklung Leipzigs, deren Kernstück ein 1996 fertiggestellter Sozialatlas ist. Derzeit beschäftigen sich mehrere locker assoziierte Teilprojekte mit bestimmten Aspekten der Stadtentwicklung in einzelnen Stadtvierteln bzw. im Umland. Das hier vorzustellende Vorhaben wird vom sozialgeographischen Institut der Technischen Universität München betreut und läuft von 1996 bis 1999, wird also derzeit seit etwa einem Jahr bearbeitet. Die Rohkonzeption ist erstellt, an der theoretischen Fundierung wird fortlaufend gearbeitet, das Untersuchungsgebiet ist ausgewählt, die empirische Phase vorbereitet. Ein Pretest wurde im März durchgeführt, der Start der Erhebungen erfolgt im Sommer diesen Jahres.

Der heutige Vortrag hat seinen Schwerpunkt in der Vorstellung der aktionsräumlichen Herangehensweise, die mir zur Bearbeitung der Fragestellung geeignet erscheint, und die ich hier zur Diskussion stellen möchte.

Zur Einstimmung sei jedoch zuvor die Fragestellung skizziert.

#### A. Fragestellung

Die Stadtregion Leipzig durchläuft derzeit einen tiefgreifenden Wandel. Die Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft hinterlassen ihre Spuren in Stadt und Umland. Eine der schwerwiegendsten Veränderungen ist die Suburbanisierung: die Kernstadt schrumpft, viele der Vororte wachsen.

Das Projekt konzentriert sich auf den Teilbereich der Wohnsuburbanisierung, also auf die wachsende Bedeutung des Umlandes als Wohnstandort für bestimmte Bevölkerungsgruppen. Wenn in Betracht gezogen wird, daß der im Umland von Leipzig geschaffene bzw. genehmigte Wohnraum rein rechnerisch für fast 15% der Leipziger Einwohner reichen würde, und das bei Schrumpfung der Gesamtregion, dann wird deutlich, welches Veränderungspotential die

Damit befindet sich die Konzeption im Spannungsfeld zwischen Handeln und Struktur. Der bisherige Stand der Konzeption orientiert sich an den praktischen Erfordernissen der Fragestellung und ist empirisch ausgerichtet. Leitend war die Frage, wie das Thema unter den gegebenen Bedingungen am besten bearbeitet werden kann. Entscheidend war, wo im Beziehungsgeflecht Stadt empirisch am geschicktesten angesetzt werden kann. Vor diesem Hintergrund lassen sich die Arbeitsthesen folgendermaßen zusammenfassen:

- Die Lage der Wohnung in der Stadtregion beeinflusst die Lebensweise der Bewohner. Es findet eine Anpassung statt, bedingt durch die Ausstattung der Wohnumgebung und die Erreichbarkeit bestimmter Einrichtungen und Möglichkeiten. Im Falle eines Umzuges von der Stadt ins Umland ist eine „Suburbanisierung der Lebensweise“ zu erwarten, die sich in einer Änderung des Aktionsraumes (sowohl was seine Lage, als auch, was seine Struktur betrifft), einer Anpassung der täglichen Organisation und schließlich veränderten Lebensgewohnheiten äußert.
- Die Lebensweise der Bewohner prägt die Stadtregion. Mit der Veränderung der Lebensweise wandeln sich auch die Ansprüche an bestimmte Ausstattungsmerkmale der Stadtregion. Bestimmte Angebote werden weniger oder gar nicht mehr genutzt, andere kommen neu hinzu oder werden verstärkt wahrgenommen. Zieht ein größerer Teil der Einwohnerschaft ins Umland, so ergeben sich Veränderungen hinsichtlich der Art und Intensität der Nutzung bestimmter Teilräume. Gleiches trifft für Infrastruktur- und sonstige Einrichtungen zu. Im Ergebnis entstehen also neue Nutzungsmuster in der Stadtregion. Die Wohnsuburbanisierung birgt ein Veränderungspotential in sich.

Es sind also die Lebensweisen der Bewohner verschiedener Gebiete miteinander zu vergleichen, und dies hinsichtlich des Einflusses dieser Lebensweisen auf die weitere Stadtentwicklung. Fragen der Stadtnutzung werden interessant, und damit Aktionsräume.

#### C. Methodik

Die Aktionsraumforschung, die ihre Blütezeit in den siebziger Jahren erlebte, wird seit Beginn der achtziger Jahre kaum noch betrieben. Zumindest gibt es seitdem keine Arbeiten mit theoretischem oder methodologischem Schwerpunkt mehr. Die Konzeption wurde also auch nicht weiterentwickelt. Um den heutigen Anforderungen zu genügen, müssen einige Modifizierungen vorgenommen werden. Dazu ist es wichtig, herauszustellen, welche Veränderungen sich seit den siebziger Jahren in der Gesellschaft und in der Sicht der Sozialforschung auf die Ge-

Wohnsuburbanisierung in sich birgt. Was passiert mit der Stadtregion, wenn immer mehr ihrer Bürger in Vororten wohnen? Welche weiteren Entwicklungsimpulse ergeben sich dadurch? Anhand einiger beispielhafter Wohngebiete im östlichen Umland der Stadt Leipzig, am Stadtrand und im Zentrum soll untersucht werden, ob und wie sich die Bewohner hinsichtlich ihrer Stadtnutzung unterscheiden: Wie sehen ihre täglichen Wege aus, welche Einrichtungen und Möglichkeiten in Stadt und Umland suchen sie auf? Wo verbringen sie ihre Freizeit, wo kaufen sie ein, wo gehen ihre Kinder zur Schule? Von Interesse ist also, was getan wird und wo es getan wird. Es ergeben sich Tätigkeitsprofile und Aktionsräume. Diese sollen miteinander verglichen werden, um eventuelle Besonderheiten des Lebens im Vorort herauszufiltern. Von Interesse ist dabei stets, ob es wirklich die Lage des Wohnortes und die dadurch gegebene Ausstattung der Wohnumgebung ist, die das Handeln beeinflusst, oder ob andere Aspekte, z.B. die Teilnahme am Erwerbsleben oder der persönliche Lebensstil einen stärkeren Einfluß haben. Die Hauptfragestellungen der empirischen Arbeiten sind demnach folgende:

- Gibt es bestimmte Tätigkeitsprofile und aktionsräumliche Verhaltensweisen, die für Vorortbewohner typisch sind? Worauf ist dies gegebenenfalls zurückzuführen?
- Welche städtischen Teilräume und Angebote werden von Vorortbewohnern anders genutzt als von Stadtbewohnern?
- Zeichnen sich Funktionsverschiebungen und Umnutzungen einzelner städtischer Teilräume und Angebote ab, d.h. ergeben sich durch die Wohnsuburbanisierung weitere Entwicklungsimpulse für die Stadtregion?

Ziel der Arbeit ist es, abzuschätzen, was sich für die Stadtregion als Ganzes ändert, wenn immer mehr Menschen in den Vororten wohnen, ihre Lebensweise dem dortigen Wohnumfeld anpassen und die verschiedenen Angebote der Stadtregion entsprechend nutzen.

#### B. Konzeption

Hinter diesem Ansatz steht natürlich ein bestimmtes Stadtverständnis. Die Stadt wird als Beziehungsgeflecht verstanden, bestehend aus der Gesamtheit aller in der Stadtregion tätigen Akteure (Personen und Institutionen, seien sie ansässig oder nicht, und unabhängig davon, ob die Folgen des Handelns intendiert sind oder nicht) und einer sich durch dieses Handeln stetig wandelnden Struktur. Das in der Stadtregion wirksam werdende Handeln sei verstanden als eingebettet in regionale, nationale und globale Rahmenbedingungen. Die Struktur bildet wiederum den Rahmen für weiteres Handeln in der Region, jedoch keinesfalls als alleiniger Einflußfaktor.

sellschaft ergeben haben. Diesen Veränderungen muß ein zeitgemäßer aktionsräumlicher Ansatz Rechnung tragen.

#### Einige grundsätzliche Anforderungen an eine moderne Aktionsraumforschung:

##### Bezüglich der Sicht auf die Untersuchungsgruppe:

- Sowohl die Gesellschaft als auch die soziologischen Ansichten über sie haben sich in den letzten 15 Jahren geändert. Eine Einteilung der Gesellschaft in Schichten, Berufsgruppen oder allein nach der Lage des Wohnortes ist nicht ausreichend, denn es werden heute viel differenziertere Strukturen beobachtet, als sich mit diesen Grobeinteilungen darstellen läßt. Es müssen Aspekte hinzugezogen werden, die sich unter die Begriffe „Lebensstil“ oder „Milieu“ subsumieren lassen.
- Eng mit dieser Pluralisierung und Individualisierung der Gesellschaft zusammenhängend sind Veränderungen im Freizeit-, Kultur- und sonstigen Konsumbereich. Es hat Veränderungen nicht nur hinsichtlich der Inhalte gegeben, sondern auch hinsichtlich der qualitativen Ansprüche, die von verschiedenen Gruppen an entsprechende Gelegenheiten gestellt werden. Dies ist bei der Kategorisierung der in die Forschung einbezogenen Tätigkeiten und Gelegenheiten zu beachten.

##### Bezüglich der Sicht auf den Raum:

- Eine ausdifferenzierte Gesellschaft hat ausdifferenzierte Raumansprüche. Es genügt deswegen nicht, Raumausstattungen in rein quantitativer Weise allgemeingültig beschreiben zu wollen, vielmehr müssen qualitative und Imageaspekte der einzelnen Gelegenheiten und Teilräume miteinbezogen werden. Idealerweise hat dies nutzergruppenspezifisch zu erfolgen.
- Ebenfalls erneuerungsbedürftig sind rein quantitative Entfernungsangaben. Weder Angaben, die sich auf die Distanz in Kilometern, noch solche, die sich auf den geschätzten Zeitbedarf der Raumüberwindung beziehen, sind realistisch, wenn es um die Beschreibung der Raumausstattung geht. Sinnvoller ist eine auf spezifische Untersuchungsgruppen abgestimmte Beschreibung, die sich auf deren Lebens- und Verkehrssituation bezieht.

##### Bezüglich der Methoden:

- Um obige Ansprüche erfüllen zu können, ist es notwendig, die Sicht der Betroffenen zu erfahren. Hierzu scheint eine Einbeziehung qualitativer Befragungstechniken angebracht zu sein, etwa, wenn es um Wahrnehmung und Beurteilung genutzter Räume geht. Offene Fragetechniken dürften hierbei das notwendige, differenzierte Bild liefern.
- Bei der graphischen Darstellung von Aktionsräumen könnten die Mittel der computergestützten Kartographie eingesetzt werden, etwa um von den Untersuchungspersonen angefertigte Kartierungen zu verarbeiten.

Zusammengefaßt ergibt sich also die Forderung nach stärkerer Differenzierung. Dies hat Konsequenzen für die empirische Arbeit. Nicht ex ante gebildete Aggregate von Personen dürfen im Mittelpunkt stehen, vielmehr muß auf einzelne Personen eingegangen werden, die gegebenenfalls ex post nach inhaltlichen Kriterien gruppiert werden können. Dabei läßt es sich bei der Auswahl der Untersuchungsgruppe natürlich nicht vermeiden, zunächst auf sozialstatistische Merkmale zurückzugreifen. In diesem Fall sind dies die Bewohnerinnen dreier Neubaugebiete in unterschiedlicher Entfernung zur Innenstadt Leipzigs, die im Haushalt lebende Kinder bis zu sechzehn Jahren haben. Diese werden jedoch nicht über den ganzen Untersuchungsprozeß hinweg zu diesen drei Untersuchungsgruppen aggregiert betrachtet, sondern es werden Einzelfälle untersucht. Die Anzahl der Befragten ist relativ klein (etwa 60), dafür sind die einzelnen Datensätze groß. Sie bestehen aus einem viertägigen Tagebuchprotokoll und einem leitfadengestützten Interview zur alltäglichen Lebensgestaltung und zur Beurteilung der dabei genutzten Stadträume. Anhand dieses Datenmaterials sollte es möglich sein, Aussagen zu folgenden Fragen zu treffen:

Hinsichtlich der Personen:

Lassen sich bestimmte Typen zeiträumlichen Verhaltens erkennen?

Welche Einflußfaktoren bestimmen die Struktur des zeiträumlichen Verhaltens?

Hinsichtlich des Raumes:

Welche Typen von Teilräumen oder Einrichtungen werden von wem genutzt?

Welchen Einfluß hat der Wohnstandort auf die Nutzung bestimmter Teilräume/ Einrichtungen?

...und ihr großer Vorteil

Mit einem aktionsräumlichen Ansatz, der obigen Anforderungen genügt, läßt sich ein Problem umgehen, das in sozialgeographischen Stadtforschung derzeit häufiger auftaucht: eine

Unterteilung von Untersuchungsgruppen nach sozialstatistischen Merkmalen oder nach dem Schichtkonzept ist der heutigen Gesellschaftsstruktur (Pluralisierung, Individualisierung...) nicht angemessen. Eine Zuordnung zu Gruppen, die anhand modernerer Konzepte gebildet wurden, ist jedoch schwer möglich und wird derzeit nur in eigens hierzu angefertigten Studien versucht, denn die Kriterien hierfür sind wesentlich komplexer. Es ist also keinesfalls möglich, z.B. mittels einiger Zusatzfragen im Erhebungsinstrumentarium eine solche Einteilung vorzunehmen. Gerade hier liegt der große Vorteil der Aktionsraumforschung, denn unter gewissen Voraussetzungen läßt sich mit ihr dieses Dilemma umgehen. Bei der Analyse von Tätigkeitsstruktur und Aktionsraum kann ein und derselbe personenbezogene Datensatz zweifach ausgewertet werden: einmal, um die Nutzung von Wohnungsbau und anderen städtischen Teilräumen (und die Zufriedenheit damit) darzustellen, und einmal, um die Person einer Lebensstilgruppe (oder einem Milieu) zuzuordnen. Die Voraussetzungen dafür sind:

- Ein Datensatz, der aus einer Zeitbudget- und Aktionsraumanalyse sowie einem Interview zur Beurteilung der vorgefundenen Möglichkeiten besteht, und
- eine differenzierte Auswertung, die feine Unterschiede hinsichtlich einzelner Tätigkeiten und Gelegenheiten macht, also auf einem niedrigen Aggregationsniveau arbeitet.

Aus der Tätigkeitsstruktur einer Person, also aus den Angaben darüber, was, wo und wie sie dies tut, lassen sich Aussagen zum Lebensstil treffen. Die Ebene des „Seins“ läßt sich so ziemlich vollständig beschreiben. Das „Bewußtsein“ (bzw. ein Teilbereich davon) kommt dagegen im Interview zum Ausdruck, in dem es um Wahrnehmung und Bewertung geht. Gleichzeitig lassen sich durch eine Erhebung des aktionsräumlichen Verhaltens Fragen zu Tendenzen in der Stadtentwicklung und durch das Interview die Zufriedenheit mit der Raumausstattung erfassen. Idealerweise sollte es also möglich sein, die Untersuchungsgruppe sinnvoll (also nicht daten- sondern inhaltsbezogen) zu untergliedern und spezifische Nutzungsmuster und Beurteilungen einzelner Untergruppen darzustellen.

## Handeln und Struktur in der soziologischen Situationsanalyse - Bericht über ein Qualifizierungsvorhaben

Vortrag auf der Frühjahrstagung der Sektion „Stadt- und Regionalsoziologie“ in Bremen

Wolfgang Serbser, Berlin

Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, das Thema meines Promotionsvorhabens ist das Verhältnis von Handeln und Struktur in der soziologischen Situationsanalyse. Es geht mir dabei um die Verknüpfungproblematik von mikro- und makrosoziologischen Perspektiven in der anwendungsorientierten Stadt- und Regionalsoziologie. Wenn es sich auch in weiten Teilen um eine eher wissenschaftstheoretische und wissenschaftsgeschichtliche Thema mit dem Ziel handelt, theoretische und konzeptionelle Ansätze aufzufinden, die eine solche Verknüpfung erlauben, so suche ich doch die damit verbundenen Fragen in einer anwendungs- also forschungsorientierten und empirischen Sichtweise anzugehen.

Ziel meiner Arbeit ist es zu zeigen, daß die gerade auch bei uns, in der Stadt- und Regionalsoziologie notwendigerweise diskutierte Mikro-Makro-Problematik, die Frage nach dem Wechselwirkungszusammenhang von Handeln und Struktur, lösbar ist. Sie ist es allerdings nicht, wenn man sie nur in der mikro- oder makrosoziologischen Perspektive klassischer soziologischer Theorieansätze, wie z.B. der hermeneutischen oder strukturfunktionalistischen angeht. Es reicht auch nicht aus, durch methodische Konzeptionen diese theoretisch und in ihrem Vorgehen gegensätzlichen Perspektiven nur addieren zu wollen. Sie lassen sich nicht addieren noch anderweitig verbinden, weil in der ersten Perspektive die gesellschaftstheoretische Relevanz von Strukturen ebenso vehement bestritten wird, wie im zweiten Fall die des mit Bedeutung versehenen intentionalen Handelns. Deswegen verfolgt diese Arbeit einen anderen Weg: Sie sucht nach theoretischen Ansätzen, die genuin einen wechselseitigen Wirkungszusammenhangsprozeß von Handeln und Struktur gesellschaftstheoretisch mit eben dem Ziel thematisieren, daß alle gesellschaftliche Struktur als Produkt menschlichen Handelns begriffen werden kann, wie diese Medium und Basis jeden Handelns stets ist und damit diese Gegensätze überwinden.

Esser hat 1989 in seinen konzeptionellen Überlegungen zur Grundstruktur einer erklärenden Soziologie, die Handeln und Struktur verbindend in sich aufnimmt, die Forderung abgeleitet, daß diese über drei Elemente verfügen müsse:

1. eine universale und allgemeine Theorie des Handelns als nomologischen Kern,
2. einer darüber vermittelten Erklärung des Zusammenhangs von strukturellen Rahmenbedingungen und dem Handeln der spezifischen Gruppe von Akteuren zur Lösung des Koordinationsproblems und
3. die Lösung des Transformationsproblems durch die Spezifizierung der entsprechenden Aggregationsregeln

Auch Esser kommt in seinen Überlegungen zu dem Schluß, daß dabei weder die „alten“ - die strukturfunktionalistischen, auf Durkheim beruhenden - noch die „neuen“ - die hermeneutischen, von Giddens betonten - Regeln eine hinreichende methodologische Grundlage für ein solches Konzept sein können: „Die alten Regeln verankerten den nomologischen Kern ihrer Erklärungen an einer historisch vergänglichen Stelle; die neuen Regeln haben einen solchen nomologischen Kern erst gar nicht und beschränken die soziologische Methode auf die qualitative Deskription der Mikro-Lebenswelten der Akteure“.

Ich werde mich schon angesichts der zur Verfügung stehenden Zeit im Folgenden auf wenige Kernprobleme meiner Arbeit beschränken. Insbesondere auf die Hypothese, daß aus einigen Ansätzen, die in der frühen Chicagoer Schule der Soziologie bis etwa 1925, 1930 entwickelt wurden oder dieser Tradition abstammen, sich schließlich ein dem Anspruch angemessener integrierender Theorieansatz ableiten lassen können müßte. Dabei folge ich zwar im Grundsatz den konzeptionellen Überlegungen Essers, möchte aber zeigen, daß die geforderten drei Elemente einer Mehrebenenanalyse diesseits der von ihm genannten strukturfunktionalistischen oder hermeneutischen Ansätze durch die Situationsanalyse erfüllbar sind. Es sind dies:

1. Eine allgemeine und universale *Theorie des Handelns*, die sich an dem namentlich von Fritz Schütze entwickelten und ausformulierten Konzept der formalpragmatischen Struktur intentionalen Handelns in alltäglicher Interaktion orientiert, diesen Prozeß vorab der historisch spezifischen Ausprägung gesellschaftstheoretisch erklärt und gleichzeitig die Kriterien dafür liefert, an denen sich die Plausibilität daraus hergeleiteter soziologischer Erklärungssätze überprüfen läßt.
2. Eine allgemeine und universale *Konstitutionstheorie sozialer Organisation*, die von George Herbert Mead entwickelt den Zusammenhang von Individuen, sozialen Bezugsgruppen als signifikante Kollektive und Gesellschaft als verallgemeinerten Dritten durch die Wechselseitigkeit der Konstitution von Selbstidentität und Fremdidentität ebenfalls vorab ihrer historisch spezifischen Ausprägung gesellschaftstheoretisch faßt.
3. Eine allgemeine *Transformationstheorie sozialen Wandels*, die es mit dem Konzept der von William Isaac Thomas entwickelten Situationsanalyse ermöglicht, die jeweils historisch spezifischen Situationen und ihre Veränderungen auf den drei Ebenen sozialer Organisation - der individuellen Lebensorganisation bzw. Organisation der Persönlichkeit, der Organisation der primären bzw. signifikanten Bezugsgruppen und der Organisation der Gesellschaft - gesellschaftstheoretisch zu analysieren und zu erklären.

Ein besonderer Augenmerk wird dabei der gemeinsamen wissenschaftstheoretischen und -historischen Basis dieser Ansätze gelten. Denn Sie ist es vor allen Dingen, die diese von allen anderen gängigen Ansätzen unterscheidet. Schließlich möchte ich Ihnen aber auch eine daraus ableitbare methodische Konzeption für das empirische Vorgehen zur Diskussion stellen und mit einem Ausblick auf die meines Erachtens nun anstehenden Fragen und Arbeiten enden.

Sich auf die Ansätze der frühen Chicagoer Schule zu beziehen, ist ja nicht neu. Sowohl in der erklärenden als auch der verstehenden oder in der quantitativ wie in der qualitativ orientierten Sozialwissenschaft und insbesondere in der Stadt- und Regionalsoziologie sowie in der Alltagssoziologie und Biographieforschung, beruft man sich auf die Soziologie der Chicagoer Schule. Aber man beruft sich jeweils nur auf Theoretiker, in dem das eine oder andere Element, der subjektive oder objektive Faktor, respektive Handeln oder Struktur, im wesentlichen ausgeblendet bleibt. Ganz ohne Zweifel hat die Chicagoer Schule zur Entwicklung und Fundierung der Theorie und Methodologie beider Richtungen Entscheidendes beigetragen. Die eigentliche theoretische Leistung der Ansätze von Thomas, Mead und Park, die Verknüpfung von Mensch und Umwelt, von subjektiver Lebenswelt und objektiven Rahmenbedingungen als wechselseitigem Konstitutionsprozeß von Gesellschaft geriet hingegen ebenso in Vergessenheit, wie die ihr zu Grunde liegende, spezifisch amerikanische pragmatistische Sozialphilosophie. (Gerade in jüngerer Zeit sind zwar einige weitere Ansätze, wenn man so will, neben dem von Fritz Schütze, unternommen worden, so z.B. von Joas 1992 [a, b] und eben Esser diese Leistungen für aktuelle Theoriediskussionen zu reaktivieren; in der Stadt- und Regionalsoziologie aber ist diese Aufgabe erst noch zu leisten.)

Lassen Sie mich versuchen zunächst das Besondere der gemeinsamen theoretischen Basis zu erläutern. Daß alle von mir in Bezug genommen Autoren dieser Tradition entstammen, glaube ich

plausibel in meiner Arbeit belegen zu können. Was sind also die beiden besonderen Kerngedanken dieser Ansätze, auf die sich meine Hypothese stützt?

Alle diese Autoren stehen in der Tradition des amerikanischen Pragmatismus, der in der europäischen Rezeption häufig als utilitaristischer Philosophieansatz mißverstanden wurde. Demgegenüber versteht sich der amerikanische Pragmatismus nicht nur als vehementer Kritiker des Utilitarismus sondern auch des Subjektivismus und dessen Ausprägungen, wie z.B. in der Leibnizschen Theorie des Wollens oder eben der Descartschen Prämisse des cogito ergo sum. Insbesondere in kritischer Position zu Descartes Prämisse entfaltet der Pragmatizist Peirce seine Erkenntnistheorie, in der logisch nachzuweisen sucht, daß nicht das Denken, sondern nur das Handeln - also *facio ergo sum* - als Ausgangspunkt, als *Movens* und *Agens* der Prozesse der Erkenntnis und mithin des Denkens genommen werden kann. Da dieses Handeln stets in einem sozialen und gesellschaftlichen Zusammenhang erfolgt, ist - verkürzt gesagt - das Denken selbst ein gesellschaftliches Produkt und das Subjekt nicht losgelöst von diesem Zusammenhang sondern nur in diesem Prozeßentwicklungsfähig und existent. Es kann sich also nur in dieser gesellschaftlichen Wirklichkeit konstituieren.

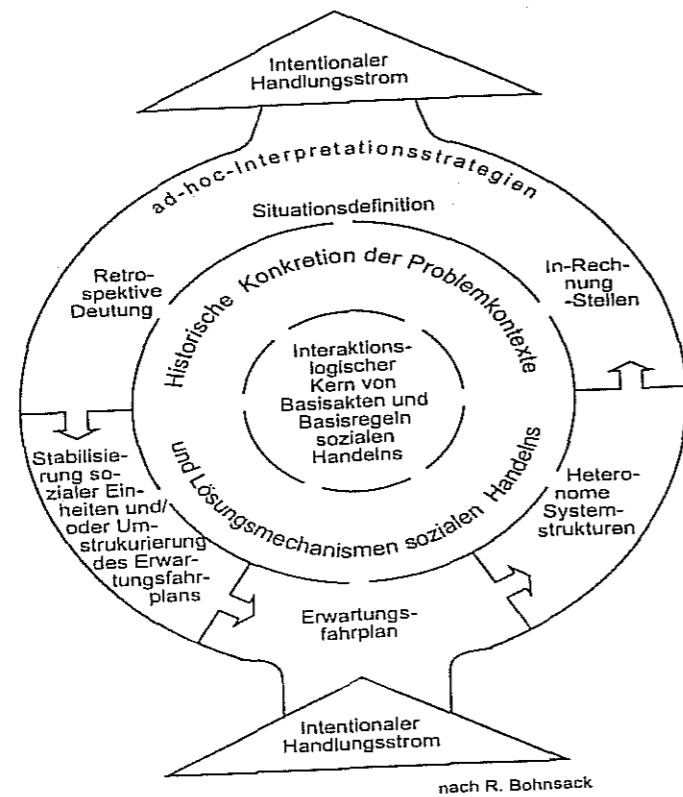
Der zweite wesentliche Kerngedanke des Pragmatismus ist der Begriff der Adaptation der sich aus der Auseinandersetzung mit Darwins Evolutionslehre ableitet. Der Begriff der Adaptation meint in pragmatistischer Perspektive nicht die passive "Anpassung" an die Umwelt, sondern die lebensdienliche "Bearbeitung" der Umwelt durch Organismen, durch eine Art oder eben auch durch den Menschen. Er handelt in ihr, er bearbeitet sie mehr oder weniger erfolgreich. Mit jeder Aktion aber beeinflusst und verändert er diese Umwelt und schafft damit neue Bedingungen für weitere Aktionen für sich und alle Anderen. „Adaptation“ beschreibt diese Wechselbeziehung zwischen einem Organismus und seiner Umwelt. Evolution ist dann Folge dieses Prozesses, gleichgültig ob die Folgen der Aktionen der Organismen und Arten unintendiert, oder beim Menschen gar intendiert, erfolgreich oder nicht erfolgreich sind. Der Prozeß der Adaptation ist ein gewollt oder ungewollt kreativer Prozeß, dessen Ergebnis Evolution ist. Eben diese Erkenntnis wird für die Philosophie und die Sozial- und Gesellschaftstheorie der Chicagoer Schule fruchtbar und aus dieser leitet sich schließlich auch die Bezeichnung „humanecology“ ab.

Entscheidend ist, daß schon in diesen Kerngedanken das Verhältnis von Handeln und Struktur - bzw. in diesem Sinne von Mensch, der immer schon gesellschaftliches Wesen ist und Umwelt, die immer schon ein gesellschaftliche ist, - als wechselseitiger Konstitutionsprozeß gefaßt ist. Wir haben es hier also, so die These, mit einem genuinen Mikro-Makro-Ansatz zu tun, der diesseits der üblicherweise als gegensätzliche paradigmatische Perspektiven gefaßten Ansätze den Versuch einer verstehenden erklärenden Soziologie unternimmt. Lassen Sie mich nun versuchen die Besonderheiten der bereits genannten drei Ansätze vor diesem Hintergrund zu skizzieren.

Fritz Schütze hat sich im Zusammenhang der Arbeitsgruppe Bielefelder Soziologen bereits Anfang der 70er Jahre dem Problem gestellt, welche grundsätzlichen und insofern formalpragmatischen Strukturen intentionales Handeln aufweisen muß, damit ein „Wirkungskreislauf zwischen gesellschaftlichen Ereignissen einschließlich ihrer sozialstrukturellen Verankerung, dem Wissen über gesellschaftliche Ereignisse und den von diesem Wissen orientierten Handlungen, die wiederum neue gesellschaftliche Ereignisse erzeugen,“ (Arbeitskreis Bielefelder Soziologen, 1981, S. 15) überhaupt möglich ist. Gemeinhin wird dieser Ansatz dem symbolischen Interaktionismus und damit den verstehenden hermeneutischen Konzepten der Soziologie umstandslos untergeordnet. Ohne Frage leistet dieser Ansatz auch für die Methoden und Techniken der narrativen biographischen Lebensweltanalyse insbesondere deswegen grundsätzliches, weil er getreu der Prämisse der logischen Vorordnung des Handelns, den systematischen Zusammenhang dieser Struktur

intentionalen Handelns vorab der Bewußtwerdung oder Reflexion und damit auch vorab der Ebene rationaler Entscheidungen herausarbeitet.

Die formalpragmatische Struktur intentionalen Handelns



nach R. Bohnsack  
Überarbeiteter Entwurf: Wolfgang Serbser, 1997

Das Schema, das Sie hier sehen, versucht diese generelle Struktur einer einzelnen Sequenz intentionalen Handelns darzustellen, die wir uns im Ablauf in Handlungsfiguren eingebettet vorstellen müssen, die wiederum in Handlungsfigurationen eingebunden sind, also die in einer Situation beteiligten mit ihren Handlungsfiguren interagierenden Personen. Für besonders wichtig halte ich den deutlichen Hinweis auf Kontexte als „heteronome Systemstrukturen“. Während hermeneutischen bzw. die subjektivistischen Ansätze die Bedeutung solcher „objektiven“ Strukturen grundsätzlich bestreiten, kommt ihnen hier eine entscheidende Rolle zu, indem diese in gewisser Weise beständig den Erwartungsfahrplan durchkreuzen und damit erst die Kette von Ad-Hoc-Strategien über Situationsdefinition bis zur Stabilisierung oder Umstrukturierung des Erwartungsfahrplanes auslöst. Schütze spricht in diesem Zusammenhang von einer notorischen Disparität die selbst dann gegeben ist wenn die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen stabil sind. Wenn auch Schütze in der Konkretisierung seines theoretischen Ansatzes den Einfluß von Herrschafts- und Sachverhältnissen nur konstatiert, in der Wirkung aber ausgeblendet läßt, so kritisiert er doch diese Ausblendung sowohl in seinem eigenen Ansatz als auch generell im symbolischen Interaktionismus. Schon deswegen, meine ich, unterscheidet sich sein Ansatz wesentlich von allen anderen, denn damit nimmt er nicht nur eine mikrosoziologische sondern gleichzeitig auch eine makrosoziologische Perspektive ein. Der Ansatz von Schütze verweist deutlich auf den konstitutionstheoretischen Ansatz gesellschaftlicher Organisation von Mead und ist eng mit diesem verbunden. Nicht so deutlich ist die Ableitung der Begriffe der heteronomen Systemstrukturen und der Situationsdefinition, die sich aber, wie ich in meiner Arbeit zu zeigen versuche, auf den Transformationstheoretischen Ansatz von Thomas verweisen.

Doch zunächst zu Mead und auch hier nur das meiner Ansicht nach entscheidende. Ich setzte hier einmal als bekannt voraus, wie Mead die Konstitution sozialer Einheiten (bzw. Organisation) über die wechselseitig in Beziehung stehenden Konzepte der Selbst- und Fremdidentität als den gesellschaftlichen Prozeß theoretisch faßt. Das besondere an seiner Konstruktion ist, daß das Individuum Vorstellungen darüber hat, wie seine Interaktionspartner und Bezugsgruppen in den unmittelbaren Interaktionsprozessen - als signifikant Andere, darüber hinaus aber auch generell die Gesellschaft - als verallgemeinerte Andere, die jeweils anstehenden sozialen Problemkontexte und deren mögliche Bewältigungsmechanismen, die in der alltäglichen Lebenspraxis des Individuums relevant werden, erleben und deuten. Mithin konstruiert das Individuum seine Erfahrungen und Deutungen der Welt in der Perspektive eines mehr oder weniger imaginären Dritten, unter Umständen die Gesamtgesellschaft repräsentierenden Anderen, der aus der verallgemeinerten Abstraktion der unmittelbaren signifikanten Interaktionspartner und Bezugsgruppen abgeleitet ist. Im Unterschied zu Alfred Schütze, der sich ja in phänomenologischer, hermeneutischer Perspektive während seiner amerikanischen Emigration mit den Konzepten des symbolischen Interaktionismus auseinandergesetzt hat, ist der Kern des alltagsweltlichen Wissens in der Theorie von Mead aus den Erwartungen aufgebaut, von denen Ego meint, daß Alter sie an Egos Verhalten stellen würde und nicht nur aus den Erwartungen von denen Ego annimmt, daß Alter sich so verhalten würde.

Das hat zum einen die Konsequenz, daß das jeweilige konkrete individuelle Alltagswissen bzw. die Erwartungen der Gesellschaftsmitglieder an die gesellschaftliche Wirklichkeit nicht identisch sind und auch nicht sein müssen, insofern sie zur Bewältigung ihrer biographiespezifischen tagtäglichen Angelegenheiten angewandt und nur in diesen auch gebildet und verändert werden. Deshalb ist Alltagswissen als Gesamtbestand gesellschaftlich auch nicht gleichverteilt. Zum anderen muß aber ein Grundbestand vorhanden sein, den sich die Gesellschaftsmitglieder gegenseitig als selbstverständlichen und sicheren Wissensbestand unterstellen müssen, um überhaupt interagieren zu können. So mögen in komplexen Gesellschaften unterschiedliche, gruppenspezifisch oder organisationsspezifisch gar konkurrierende Erwartungen und Deutungsmuster zur Verarbeitung der jeweils konkreten sozialen Ereignisse zur Verfügung stehen, aber gleichzeitig muß ein allgemeiner, formaler Kernbereich des Alltagswissens vorhanden sein, nämlich Lösungsmechanismen für die Bewältigung der elementarsten Konstitutionsprobleme der Gesellschaft bereitzuhalten - wie etwa für die Herstellung gesellschaftlicher Reziprozität, für die Konstitution von sozialen Einheiten, für die Konstruktion von Selbstidentität, für die Bewältigung von Produktion, Verteilung und Herrschaft, die von allen geistig gesunden Gesellschaftsmitgliedern gleichermaßen beherrscht werden. Gerade die affektiven und spontanen Handlungen sind auf diese Weise immer auch schon in den Prozeß gesellschaftlicher Wirklichkeit eingebunden.

Während also in phänomenologisch hermeneutischer Sicht das Konstitutionsproblem darin besteht, wie man vom Individuum zur Gesellschaft, und in strukturfunktionalistischer, wie man von der Gesellschaftsstruktur zum Verhalten des Individuums gelangt, formuliert es sich für Mead in der Tradition der pragmatistischen Sozialphilosophie, wie im Gesellschaftsprozeß der in dieser Art und Weise interagierenden Gesellschaftsmitglieder das individuelle Selbstbewußtsein bzw. die Selbstidentität und die Gesellschaft bzw. Fremdidentität entstehen kann. Durch die Hereinnahme der Gesellschaft in Form des verallgemeinerten Anderen als Mitkonstituenz der Selbstidentität und der unmittelbaren Verknüpfung dieses Prozesses mit den erlebten Interaktionen, werden Gesellschaft und soziales Handeln zum ebenso konstituierenden Faktor des individuellen Selbstbewußtseins, wie ohne dieses weder Gesellschaft noch soziales Handeln sich überhaupt konstituieren können.

Mead und Schütze liefern damit die theoretischen Basiskonzepte den Zusammenhang von Handeln und Struktur als einen wechselseitigen Prozeß, als einen Mikro-Makro-Zusammenhang zu fassen. Was nunmehr fehlt ist die Verknüpfung dieser Konzepte mit der jeweils zu untersuchenden konkreten

soziohistorischen Situation, den jeweils besonderen sozialen Phänomenen denen unsere Erklärungs Bemühungen gewidmet sind.

Diese findet sich in der Theorie sozialen Wandels und dem daraus abgeleiteten Konzepten der Situationsanalyse von Thomas. Auch hier nur das wichtigste. Gemeinhin wird der Kern des Ansatzes von Thomas im sogenannten Thomas-Theorem gesehen, welches besagt: „Wenn Menschen Situationen als real definieren, dann sind sie in ihren Konsequenzen real“. Damit ist aber nur ein Teilbereich der Transformationstheorie von Thomas erfaßt, der fälschlicherweise immer wieder - so auch von Esser - zu der Interpretation führt, Thomas habe damit besagen wollen, daß im Moment des Handelns nur die subjektiven, jeweils real vorliegenden Vorstellungen der Akteure bedeutsam seien. Betrachtet man jedoch die Thomasche Transformationstheorie vor dem Hintergrund des Pragmatismus und der Meadschen Konstitutionstheorie so zeigt sich, daß Thomas keineswegs eine subjektivistischen Theorieansatz verfolgte. Vielmehr besagt seine Theorie sozialen Wandels, daß die Veränderungsprozesse sozialer Gruppen, ihre Organisation, Auflösung und Reorganisation, sich nur dann adäquat beschreiben und erklären lassen, wenn die subjektiven Haltungen (attitudes) der Individuen und Gruppen und die objektiven Bedingungen (values) zu einer gegebenen Zeit und an einem gegebenen Ort in ihren Wechselbeziehungen erfaßt werden. In Abgrenzung zu anderen zeitgleichen soziologischen Ansätzen, zeigt er, daß der Effekt eines sozialen Phänomens von der Zusammensetzung der von den Individuen oder Gruppen eingenommenen subjektiven Standpunkte gegenüber dem Phänomen und den gegebenen objektiven Bedingungen abhängt und von daher nur erklärt werden kann, wenn nicht nur die objektiven Bedingungen der angenommenen Ursachen, sondern auch die Bedeutungen bekannt sind, die dieser gegebene Moment für die hieran bewußtseinsfähigen Beteiligten hat. Dabei sind die Haltungen wie die Bedingungen jeweils wieder Produkte vorgängiger Haltungen und Bedingungen oder mit anderen Worten die in einer Situation jeweils auftretenden subjektiven und objektiven Faktoren nur aus dem Wirkungszusammenhang der vorgängigen subjektiven und objektiven Faktoren zu erklären. Die Thomassche Situationsanalyse ermöglicht damit die zunächst noch sehr allgemeine Meadsche Konstitutionstheorie von Selbst- und Fremdidentität zu konkretisieren und die jeweils historisch spezifischen Situationen und ihre Veränderungen auf den von ihm bezeichneten drei Ebenen der sozialen Organisation - der individuellen Lebensorganisation bzw. Organisation der Persönlichkeit, der Organisation der signifikanten bzw. situativen und insofern lokal verortbaren Bezugsgruppen und der Organisation der Mikro-Gesellschaft - gesellschaftstheoretisch zu analysieren und zu erklären. Er erweitert damit den Mikro-Makro-Zusammenhang um die Mesoebene - eben die Situation in der Menschen zu einer konkreten Zeit und an einem konkreten Ort aufeinandertreffen und interagieren - die sich schließlich als Dreh- und Angelpunkt der empirischen Untersuchung der Phänomene sozialen Wandels (und sozialer Persistenz) erweist.

Fassen wir diese Überlegungen zusammen, so läßt sich zeigen, daß die drei hier vorgestellten Theorieansätze, nicht nur die Esserschen Forderungen erfüllen können, sondern auch die Unzulänglichkeit der strukturfunktionalistischen und hermeneutischen Ansätze, welche Esser ja immer noch in seinem Konzept zu integrieren hofft, überwindet. Alle drei Ansätze enthalten einen gemeinsamen allgemeinen nomologischen Kern, der vorab der soziohistorischen Konkretion als Grundlagentheorie den Prozeß der Wechselwirkung von Handeln und Struktur als wesentlichem Konstitutionsmerkmal der Gesellschaft beinhaltet. Sie beziehen sich dabei gemeinsam auf die erkenntnis- und evolutionstheoretischen Einsichten des amerikanischen Pragmatismus. Gleichzeitig gelingt es über den transformationstheoretischen Ansatz von Thomas mit seinem Konzept der Situationsanalyse, die Verbindung zur jeweils konkret zu untersuchenden soziohistorischen Situation herzustellen.

Für den Forschungsprozeß erbringt dieser Ansatz notwendigerweise Veränderungen, insbesondere was das Verhältnis von Forschenden und Erforschten angeht. In dem Überblick zu meiner Arbeit habe

ich dies ausführlicher dargestellt und will mich schon aus Zeitgründen hier nicht wiederholen. Wichtig erscheint mir, daß sich auch aus dieser Betrachtungsebene ergibt, daß wir mit diesen Ansätzen nicht, wie in hermeneutischer Perspektive, auf der Ebene bloßer Deskription verharren müssen. Vielmehr sind Theorie- und Erklärungsansätze der Soziologie über die gesellschaftliche Wirklichkeit immer schon ein Stück weit Bestandteil dieser Wirklichkeit selbst, aber eben niemals mit dem Anspruch von Allgemeingültigkeit und mit der Reichweite, wie sie in der strukturfunktionalistischen Perspektive bislang formuliert wurde.

Die Ergebnisse meiner Arbeit verstehen sich als Diskussionsangebot. Sie kann nicht mehr sein auch wenn sie Stellenweise die bisherige Rezeptionsgeschichte der nordamerikanischen Soziologie und vor allem der frühen Chicagoer Schule hinterfragt und damit gleichzeitig einige traditionellen europäischen Perspektiven in der Stadt- und Regionalsoziologie aus dieser pragmatistischen Perspektive der Chicagoer radikal in Frage stellt. Die von mir aufgedeckte einseitige Rezeption und das damit verbundene Verschwinden eines genuinen Theorieansatzes in unser Disziplin, wirft nach wie vor Fragen auf, die ich Ihnen in meinem Vorabpapier zumindest angedeutet habe. Letztlich wird es in der theoretischen Diskussion darauf ankommen die begrifflichen Unschärfen und Mehrdeutigkeiten in und zwischen den genannten Theorieansätzen anzugehen. Es wird in wissenschaftsgeschichtlicher Sicht darauf ankommen den Chicagoer Diskussionszusammenhang deutlicher herauszuarbeiten - weil es nicht sein kann, das angesichts der Fülle von quasi qualitativen Fallstudien und quasi quantitativen Strukturanalysen die Chicago hervorgebracht hat, es diese Diskussion dort nicht gegeben haben soll. Diese Fragen sind ein Diskussionsangebot, daß ich hier geben kann.

In empirischer Sicht wird es darauf ankommen, das Konzept der Situationsanalyse mit den heutigen Methoden und Techniken zu testen, um schließlich die praxistauglichkeit auch des Theorieansatzes zu belegen. Hieraus ergibt sich mein zweites Angebot, mit dem ich meinen Vortrag beschließen und gleichzeitig in eine Diskussion überleiten möchte.

Welche Konsequenzen hat der Ansatz der Situationsanalyse für die Konzeption empirischer Untersuchungen. Bisherige Mikro-Makro- oder Mehrebenen-Konzeptionen zeichneten sich durch einen Mangel an theoretischen Grundlagen der Ebenenverknüpfungen und -bezüge aus, so daß die sozialräumlichen und lebensweltlichen Ebenen zwar zu unterscheiden, aber nicht systematisch aufeinander zu beziehen waren. Durch das Konzept der soziologischen Situationsanalyse wird dieser Mangel behoben, indem der Transformationstheorieansatz selbst zum konkretisierenden Bestandteil der Konzeption wird. Das ist zunächst der Vorteil, denn die drei Ebenen der sozialen Organisation bilden die konzeptionelle Basis, um die sozialräumlichen Ebenen, einschließlich der lebensweltlichen, systematisch zuzuordnen und aufeinander zu beziehen.

Das Konzept der Situationsanalyse habe ich hier auf der nächsten Abbildung einmal versucht schematisch aufzuschlüsseln. In der ersten Spalte sehen Sie die konzeptionellen Ebenen sozialer Organisation und die damit verbundenen Perspektiven. In der zweiten Spalte die Zuordnung zu den verschiedenen sozialräumlichen und lebensweltlichen Analyseebenen, sodann die Ebene und Art der zu berücksichtigenden Faktoren und schließlich ein Beispiel der zu verwendenden Erhebungsmaterialien aus einem derzeit laufenden Projekt. Natürlich ist dieses Schema vereinfachend und die in den mittleren Spalten verwendeten Begriffe sind zunächst Arbeitsbegriffe, die vor dem Hintergrund des Theorieansatzes teilweise spezifische Bedeutung annehmen (das betrifft z.B. die Begriffe Soziales Milieu oder Subkultur - vielleicht bleibt hierfür noch Zeit in der Diskussion). Sie müssen zunächst auch Arbeitsbegriffe bleiben, denn erst ein empirischer Test kann letztlich die Tragfähigkeit dieser Konzeption belegen oder Anlaß zur Modifikation geben.



Konzeption der soziologischen Situationsanalyse

Konzeptionelle Ebene sozialer Organisation	Sozialräumliche/ lebensweltliche Analyseebene	Ebene der Faktoren	Art der Faktoren	Art des Erhebungsmaterials (Beispiele)
<u>Makroebene</u> soziale Organisation d. Gesellschaft	nationale Ebene	„abstrakt-objektiv“	äußere Rahmenbedingungen	Daten der Landes- und Kreisstatistik; Planungsdaten und -dokumente wie Landschaftsrahmen- und Flächennutzungspläne; Textmaterialien aus Experteninterviews mit Aussagen über z.B. regionale Entwicklungsziele;
<u>gesellschaftliche Perspektive</u>	regionale Ebene	„latent-objektiv“	erfahrbare Rahmenbedingungen	Gesetzes- und Regelwerke unterschiedlicher räumlicher Geltungsbereiche; historische und temporäre Dokumente als Text-, Karten-, Bild-, Ton- oder Filmmaterialien;
<u>Mesoebene</u> soziale Organisation d. Bezugsgruppen	räumliche Teilgebiete	„manifest-objektiv“	konkrete Handlungsbedingungen	Daten der Gemeindestatistik; Planungsdaten und -dokumente wie Bebauungspläne und teils räumliche Entwicklungsvorhaben; Interviewtextmaterialien lokaler Experten über z.B. Vorhaben im wirtschaftlichen oder politischen Bereich oder die lokale Bedeutung ortsspezifischer kultureller Werte und Traditionen;
<u>lokale Perspektive</u>	Soziales Milieu	„objektiv-subjektiv“	Handlungsfiguren und Handlungsorientierungen	flächendeckenden Daten zur Gebäude- und Flächennutzung; flächendeckenden Daten zur Sozialstruktur; historische und temporäre Dokumente als Text-, Karten-, Bild-, Ton- oder Filmmaterialien; Informationen zur Raumnutzung und sozialen Bezugsnetzen aus Leitfadeninterviews mit Bewohnern
<u>Mikroebene</u> soziale Organisation d. Individuums	Subkultur	„latent-subjektiv“	Erwartungsfahrplan	Textmaterialien aus Leitfaden- und biographisch narrativen Bewohnerinterviews mit Aussagen zur Erfahrung der sozialräumlichen Lebenswelt und den Zukunftserwartungen in lokaler, regionaler und übergeordneter Perspektive;
<u>individuelle Perspektive</u>	Lebensstil	„manifest-subjektiv“	Handlungsfiguren und Handlungsintentionen	Datenmaterial aus den Haushaltsbefragungen zur „Bewertung“ der eigenen Gemeinde und dem landschaftlichen Umfeld; historische und temporäre Dokumente als Text-, Karten-, Bild-, Ton- oder Filmmaterialien.

Entwurf: Wolfgang Serbser, Berlin 1997

Was nun das zu verwendende Erhebungsmaterial angeht, so ist die Makroebene und die Mikroebene relativ eindeutig. Hier verfügen wir über einen ganzen Kanon erprobter Erhebungs- und Auswertungsmethoden. Etwas komplizierter und vor allem aufwendiger erweist sich die Mesoebene, wenn wir dem Ansatz gerecht werden wollen. Hier benötigen wir nicht nur flächendeckende Informationen, sondern auch solche, die den objektiven Inhalt und die subjektive Bedeutungszuschreibung im Zusammenhang abbilden. Zwei abschließende Beispiele:

Erstes Beispiel:

Wenn ich etwas über die Versorgungssituation mit Alltagsdingen in einem Teilgebiet erfahren will, dann kann ich zunächst ganz einfach die Art, Lage und Anzahl der Geschäfte, Gewerbe-, und Handwerksbetriebe usw. erheben. Dann habe ich anschließend eine Liste - meinerseits 2 Bäckereien, ein Lebensmittelladen, 2 Fleischereien, ein Fischhändler und einen Fischereibetrieb usw., die mir Aussagen über die Quantität und begrenzt auch die Qualität der Versorgung erlauben. Damit weis ich aber noch nichts in Bezug auf die tatsächliche Qualität dieser Struktur in der Perspektive der Bewohner bzw. Nutzer. Ich weis damit nicht, daß möglicherweise der Fischhändler nur alten Fisch verkauft und es den frischen nur beim Fischer gibt, oder daß der eine Bäcker ein Schlumi ist und deswegen nur schlechte Brötchen hat. Mit anderen Worten, Bäcker ist nicht gleich Bäcker und erst wenn ich eine ganze Reihe von diesen Alltagsnutzern hierzu befrage, kann ich diesen Unterschied auch empirisch fassen. Dieses Beispiel erscheint möglicherweise auf den ersten Blick banal, ist es aber nicht. Deswegen zweites Beispiel:

Wenn ich wissen will in welchen Lebensgemeinschaften, also z.B. Haushaltszusammenhängen die Bevölkerung eines Ortes wohnt, kann ich zunächst die amtliche Gemeindestatistik heranziehen und habe dann die jeweilige Anzahl nach Haushaltsgrößen. Wenn ich parallel eine flächendeckende Haushaltsbefragung unternehme - wie wir es getan haben -, dann entdecke ich plötzlich starke Abweichungen zwischen beiden Statistiken. Waren es in der amtlichen Statistik durchschnittlich knapp 2 Personen pro Haushalt und über 40% Einpersonenhaushalte, so ergeben sich aus der eigenen Erhebung über 3 Personen pro Haushalt und auffällig weniger Einpersonenhaushalte. Wie erklärt sich diese Differenz? Offensichtlich haben die befragten Einwohner einen „subjektiven“ Haushaltsbegriff, der von demjenigen der amtlichen Statistik abweicht. Sie schildern bei der Frage nach der Haushaltszugehörigkeit ihre tatsächlichen Lebensverhältnisse und folglich sollten wir in Haushaltsbefragungen nicht nur nach der Anzahl der Haushaltsmitglieder fragen, sondern auch danach, was die Befragten unter „Haushalt“ verstehen.

Solche und ähnliche Fragen lassen sich nur durch die empirische Erprobung des Konzepts der Situationsanalyse klären und darin sehe ich die eigentliche nun anstehende Aufgabe.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Klaus Kuhm:

## Die Automobilisierung: ein eigendynamischer sozialer Prozeß

Blickt man in den letzten Jahren auf die Erträge der sozialwissenschaftlichen Debatte um die sozial-kulturellen Rahmenbedingungen der Automobilisierung, so wird man enttäuscht. Über die konkreten Prozesse, unter denen sich das heutige Verkehrssystem der Industrieländer primär auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet hat, ist kaum etwas bekannt. Auch bei gründlicher Betrachtung findet man nur wenige soziologische Analysen, die über die Verlaufsformen und die sozialstrukturelle Bedeutung der Automobilisierung unterrichten, dafür aber um so mehr psychische Referenz. Oftmals wird sogar von einer »Liebe« zum Automobil gesprochen. Und ebenso häufig trifft man auf Abgesänge der Sozialwissenschaften auf den Pkw, und das, obwohl nicht nur immer noch, sondern zugleich mit immer mehr Autos immer weiter gefahren wird.

Längst ist die gesellschaftstheoretische Fixierung auf die Dominanz der Wirtschaft einem neuen Blick auf die Gesellschaft gewichen, der sich durch seinen unersättlichen »Appetit« auf Psychologie auszeichnet. Bewußtsein, am besten noch Umweltbewußtsein, ist der modische Schlüsselbegriff, der die Suche anleitet; Verhaltenslehren sind ihr Programm. Auch an der Betrachtung der Automobilisierung ist dieser Perspektivenwechsel nicht vorbeigegangen. Die Scheinwerfer des aktuellen Interesses sind heute auf die Psychopathologie des Autofahrens gerichtet. Vor allem die Kritik tut sich hervor. Ihre wichtigsten Topoi sind schnell benannt: die Straße als »rechtsfreier Raum«, als Ort der Gewalt und der kriegerischen Auseinandersetzung; der Autofahrer als zurückgebliebenes, »regediertes Ich« auf der Suche nach Selbstbestimmung, Sex, Sinnlichkeit; das Automobil als »Kraftmaschine«, als wunschbesetztes Kompensationsvehikel, ansonsten aber im Gebrauch neutral (stellvertretend für viele andere Hilgers 1992). Ist der Blick einmal in dieser Richtung geschult, mögen auch die Rezepte überzeugen, mit denen wir Automobilneurotiker zur Vernunft gebracht werden sollen. Mehr Verkehrsverhaltensschulung, konsequentere Durchsetzung des Strafrechts, effektivere, ökonomisch fundierte Formen der Verhaltensoptimierung - kurz: Nur eine »mentale Runderneuerung« kann nach Meinung der modernen Ingenieure der Menschenführung die Probleme des Automobilverkehrs lösen helfen.

All dieses massenmedial bewirtschaftete und verstärkte Insistieren auf der Irrationalität des Autofahrens enthält jedoch wenig wissenschaftlich kontrollierte Erfahrung. Die Regressionshypothese, wie ich sie nennen möchte, ist der Beschreibung der Automobilisierung nicht nur durch und durch unangemessen. Sie geht auch an den Bedingungen, unter denen wir in der modernen Gesellschaft handeln, schlicht vorbei. Hierüber

verbreitern: "Die Kommunikation insgesamt verbessert sich", und das schafft zugleich neue, gesellschaftliche Notwendigkeiten zur "tatsächlichen Ausnutzung" dieser Möglichkeiten (Claessens 1959, 28). Auf diese Weise bleibt auch die Einführung der Anschlußfähigkeit gesichert. Kommunikation läßt sich nicht auf beliebig vielen »Wegen« realisieren, und es ist zumindest einseitig, die Automobilisierung ausschließlich über die in ihm notwendig manifestierte menschliche Aktivität verstehen zu wollen.

Will man die Begrenzungen dieses Blickwinkels vermeiden, bietet sich - wie immer in scheinbar »festgefahrener« Lage - ein Perspektivenwechsel an. Indem man die Beobachtung von der Krise des Automobilsystems auf Stabilität, von Konflikt in der Automobilmutzung auf Konfliktarmut umstellt, gewinnt man neue Möglichkeiten der Beschreibung des Automobilismus. Auf diese Weise verschiebt sich das Gewicht von »Misere« und »Problembeladenheit« der Welt des Verkehrs auf »Normalität«, wenn auch auf spannungsgeladene Normalität.

Ein strikt vorgängiges Verständnis der Automobilisierung, wie es hier vorgeschlagen wird, bedarf dabei eines analytischen Rahmens, der sowohl auf sozialen Wandel als auch auf langfristige Strukturhaltung reflektiert. Dies leistet das Konzept eigendynamischer sozialer Prozesse, dem in jüngster Zeit aus modernisierungstheoretischer Perspektive wieder mehr Aufmerksamkeit geschenkt wurde (vgl. Mayntz/Nedelmann 1987; Mayntz/Scharpf 1995).

Auf einer abstrakten Betrachtungsebene können soziale Prozesse dann als eigendynamische Prozesse identifiziert werden, wenn die den Prozeß tragenden Handlungsmotive "im und durch den Prozeß selbst" erzeugt werden (Mayntz/Nedelmann 1987, 657). Die beteiligten Akteure innerhalb eines Interaktionssystems stimulieren sich in diesem Fall gegenseitig, im Feld zu bleiben und weiterzumachen. Dies geschieht unabhängig davon, ob die Fortsetzung des Prozesses gewollt ist oder nicht. Je länger eigendynamische soziale Prozesse anhalten, desto stärker wird die Tendenz zur Verselbständigung. Unbeabsichtigte Handlungsfolgen gewinnen an Bedeutung für die Interaktion, aber noch wichtiger ist, daß der soziale Handlungskontext derart verändert wird, daß neue, prozeßstabilisierende Wirklichkeiten entstehen. Die ursprünglich bestimmenden Motive, mit denen - bildlich gesprochen - eingangs die »Abfahrt« eingeleitet wurde, treten zunehmend zurück. Der eigendynamische Prozeß wird selbst zum handlungsleitenden Motiv (a.a.O., 660f).

Das Alltagsbewußtsein hält diesen Sachverhalt in bezug auf das Automobil in verschiedenen Versionen präsent. So spricht man davon, daß schnelle Automobile nach noch schnelleren verlangten, oder davon, daß Autoverkehr Straßenbau begründet und

hätte man sich bereits bei den Klassikern informieren können, etwa bei Norbert Elias, dem großen Theoretiker der Trieb- und Affektkultur des europäischen Zivilisationsprozesses. Ihm jedenfalls, und vielen anderen, galt der Straßenverkehr als großes »Getriebe«, wo der soziale Zwang zum Selbstzwang auf besonders eindringliche Weise eingeübt werde. Sich durch das »Gewühl« aus Automobilen, Fahrrädern und Fußgängern hindurchzusteuern, erfordere von jedem einzelnen Verkehrsteilnehmer das Vermögen, eine Vielzahl von Handlungen und »Aktionsketten« aufeinander abzustimmen. Zwar stünden an den Straßenkreuzungen auch Schutzleute bereit. Doch diese seien ohne das individuell vorausgesetzte und »von klein auf« erlernte Bemühen um Selbstregulierung in der Interaktion auf verlorenem Posten (Elias 1969, 318f).

### Auto-Realität: spannungsgeladene Stabilität und technisch fundierte Eigendynamik

Daraus läßt sich entnehmen, daß nur ein durch beständige Selbstüberwachung modellierter psychischer Apparat im Verkehr mit anderen in die Lage versetzt ist, die Überraschungsqualitäten seines Verhaltens entsprechend vorsichtig zu dosieren. Erst dieser Charakter ist im modernen Sinne gesellschaftsfähig, und mancher wäre sicher froh, gäbe es in anderen Interaktionssystemen - in der Nachbarschaft, in der Ehe oder an der Theke - ein ähnlich hohes Maß an Stabilität in den Verhaltenserwartungen wie im Straßenverkehr.

Es ist freilich mehr als fraglich, ob sich die Thematik des Automobilismus auf der Ebene individueller Automobilmutzung zureichend behandeln läßt. Jedenfalls ist die Eigenschaft des Automobils für den Privatbesitz und individuelle Verfügbarkeit kein hinreichendes Kriterium für die häufig zu beobachtende Zurechnung zum Autofahrer. Gegenläufige, auf Gesellschaft hindeutende Hinweise werden bereits an der Lösung des Problems der Handlungskoordination im Verkehr sichtbar, wo über Zeit zwangsläufig eine komplexe, unwahrscheinliche Ordnung aus bewährten und daher verfestigten Operationen entsteht. Die Wiederauflösung dieser Ordnung ist zwar möglich. Aber sie wird auch mit jeder weiteren angeschlossenen Operation, also letztlich mit jeder einzelnen Fahrt, immer schwieriger (Luhmann 1984, 175). Dies betrifft nicht allein die Probleme der Handlungskoordination, das Regelwerk. Viele können sich auf engem Raum begegnen, weitreichende soziale Abhängigkeitsverhältnisse entstehen, und das Quantum möglicher Kommunikationen wächst. Sehr deutlich gesehen wird das bei Dieter Claessens, der schon sehr früh auf den Zusammenhang von gesellschaftlichem Differenzierungsprozeß und Straßenverkehr aufmerksam macht. Durch Technisierung verdichtete Verkehrsmöglichkeiten bewirken, daß sich die "Informationskanäle"

Straßenbau weiteren Autoverkehr nach sich zieht. »Verkehr schafft Verkehr!« ist zweifellos die in dieser Hinsicht griffigste Formel, mit der die Automobilisierung als Vorgang der Verselbständigung beschrieben werden kann, der Folgen erzeugt, die zum Bestandteil seiner eigenen Verursachungsstruktur werden.

Ich möchte hier jedoch das Interesse auf die technische Seite des Automobilismus lenken, die selbst in der Technik-Soziologie weitgehend unbeachtet geblieben ist. Diese »black box« gibt zu denken, würde man doch ansonsten bereitwillig zustimmen, wenn vom Automobil als Schlüsselprodukt technisierter Gesellschaften die Rede ist. Man ahnt, daß man schon mitten im Thema angekommen ist: der Automobilisierung als eigendynamischem sozialen Prozeß. Und man glaubt - vielleicht zu schnell - zu verstehen, daß Historiker wie Joachim Radkau von einer "Flut der Motorisierung" sprechen, von einem geschichtslosen "Naturprozeß, bei dem es keine Akteure, Entscheidungen und Epochenscheiden gibt" (Radkau 1989, 299).

Ich möchte dies unter drei - ihrerseits eng miteinander verflochtenen - Gesichtspunkten behandeln:

- technologische Integration,
- großtechnische Systembildung sowie
- funktionale Interdependenz und soziale Vernetzung.

### Technologische Integration

Um den Prozeß der Automobilisierung zu analysieren, sollte man sich zunächst von der kategorialen Trennung von Technik und Gesellschaft verabschieden, die das moderne Technik-Verständnis so weitreichend geprägt hat. Man erkennt dann sehr schnell, daß technische Gegenstände ihre Funktion nur in sozialen Handlungszusammenhängen erfüllen. Weder ist die Technik das ausschließlich bewegende Moment, auf das die Gesellschaft reagieren muß, noch ist es allein die Gesellschaft mit ihren politischen und ökonomischen Bedarfen, die die Durchsetzung neuer Technik forciert (vgl. Klagenfurt 1995, 17ff; Joerges 1988, 34ff).

Nichts anderes ist hier gemeint, wenn von technologischer Integration die Rede ist: Der Zugriff des Menschen zur stofflichen wie zur sozialen Umwelt ist zunehmend technikvermittelt, wobei dem Automobil eine herausragende Bedeutung zugestanden werden kann. Schließlich war es der Motorwagen, der als erste hochtechnische Maschine zur »selbstbestimmten« Nutzung zur Verfügung stand und erstmals auch dem Nichttechniker ein alltägliches Verhältnis zur maschinellen Technik gestattete. Und nicht zuletzt war es das Automobil, mit dem sich die Fahrt in die technisch-rationale,

gestaltbare und gestaltete Welt der Moderne nach 1945 bewältigen ließ, als Motorisierungsgrad, Wohlstand und technischer Fortschritt mehr und mehr zu Synonymen wurden (Kuhm 1996, 76ff, 170-177).

Daß Technik und Gesellschaft sich wechselseitig voraussetzen, war den Automobilisten der Frühzeit wohlbewußt. Jedenfalls ließen sie keine Gelegenheit aus, den Schritt vom nur von sich funktionierenden Prototypen zum für ein breites Publikum interessanten, »gesellschaftlich« funktionierenden Technikprodukt propagandistisch vorzubereiten. Gerade weil zum »richtigen« Führen eines Kraftfahrzeugs soziale und technische Kompetenzen gleichermaßen gehörten, betonte man, daß der Automobilitismus eine kostbare »Mitgift des modernen Lebens« mit sich bringe. Das begann bei der Frage einer abgewogenen Kaufentscheidung für den »richtigen« Wagen und reichte über praktische Kenntnisse der Mechanik bis hin zu dem Vermögen, den Wagen durch kleinere Reparaturen wieder instandzusetzen. In den seit der Jahrhundertwende aufgelegten Handbüchern für Automobilisten beschäftigte man sich entsprechend mit beiden Seiten, mit der Technik wie mit dem Gesellschaftlichen. Man bemühte sich - erfolgreich, wie wir wissen - um den Aufbau technischer Laienkompetenzen und gewöhnte auf diese Weise den Fahrer an die unpersönlich-formalisierten Ablaufprogramme, die das Autofahren abverlangte. Und man pries, je nach Geschmack, die Kunst des automobilen Reisens oder den Reiz des Rennsports, befriedigte also den kulturellen Orientierungsbedarf, der für die Aneignung technischer Geräte unerlässlich ist (Kuhm 1995, 25ff, 191f).

Bis das Automobil den langen Weg vom Luxusgefährt zu Sport- und Unterhaltungszwecken zum brauchbaren und breit gebrauchten Verkehrsmittel bewältigt hatte, mußten freilich viele, viele Kilometer zurückgelegt werden. Dies läßt sich sowohl an der Person des Fahrers wie am Fahrzeug verfolgen. Hinsichtlich des Fahrzeuges bestätigt sich zunächst die Einsicht von Günther Anders, daß jedes Gerät allein aufgrund der bloßen Tatsache seines Funktionierens eine Weise seiner Verwendung ist (Anders 1987, 216ff). Schon bald erkannte man, daß sich das Automobil neben dem Reisen und dem Rasen auch für die Zwecke von Mobilberufen eignete, für Landärzte, Handlungsreisende, Hauslehrer oder Fuhrleute, die etwas zu transportieren hatten. Die Gestalt der Fahrzeuge wandelte sich. Seit Mitte der 20er Jahre bevorzugte man den wetterunabhängigeren geschlossenen Wagen, der, wenn er erst einmal vor der Tür stand, auch für außerberufliche Aktivitäten genutzt werden konnte. Nach diesem Muster waren immer wieder neue Handlungsoptionen an kontinuierlich »verbesserte« Automobile anschließbar. Die Fahrt in die Freizeit konnte, ja sie mußte beginnen, und es gibt aus dieser Perspektive kaum »vernünftige« Gründe, das weite Feld der Auto-

Mobilität - von der Fahrt zur Arbeit oder zum Einkauf bis zum Schaufahren in die Kneipe zwei Straßen weiter - in irgendeiner Weise zu begrenzen.

Man sieht, daß Anders die Technik unterschätzte, indem er sie überschätzte. Zwar verlangte das Automobil, als es in der Welt war, nach seiner Nutzung. Doch diese Festlegung durch die "Prägenkraft des Mittels als Mittel" (Anders 1987, 218) war und ist stets unterdeterminiert, solange »neue« Weisen der Verwendung des Motorwagens in den vorhandenen Bestand kultureller Praktiken integrierbar sind. Eine ganz ähnliche Bewegung aus Homogenisierung und Vervielfältigung vollzieht sich auf der Seite des Fahrers. Niemand wird ernstlich bestreiten, daß Autofahren an die Befolgung vorgegebener maschineller Operationen und Regeln gebunden ist. Der Autofahrer bewegt sich sozusagen an der langen Leine der Gerätetechnik. Will er an seinem Ziel ankommen, tut er im Verkehr das, »was man tut«. Immer ist er dabei gezwungen, die vorgefundene Komplexität der Außenwelt zu reduzieren. Er orientiert sich an Modellen, Landkarten oder Wegweisern beispielsweise, die ihn auf eine bestimmte Form der Raumwahrnehmung festlegen. Er konzentriert sich vor allem auf Signale, denn hier gibt es häufigen Wechsel, und immer dann, wenn sich der Blick zu lange an konkreten anderen »festbeißt«, leidet seine Reaktionsfähigkeit. Auch der Fahrer wird also zum Material; er muß seinen »Empfangsapparat« auf Sendung stellen, muß sich »zur Ausbildung eines distanzierteren Verhaltens zur Gesellschaft, zur Natur und zu sich selbst« durchringen, wie Dieter Claessens es beschrieben hat (Claessens 1965a, 35).

Der auf diese Weise »festgesetzten«, das heißt, marginalisierten und in unpersönliche Beziehungen hineingepreßten Person des Autofahrers stehen indes neue Möglichkeiten offen. Nur wenn er sich einordnet, ist er auch in der Lage, sich die Spielräume der Willkürlichkeit, Selbststeuerung und individuellen Verfügbarkeit anzueignen, die das Automobil bereithält und die es bis heute so anziehend machen. Frühe Beobachter des modernen Verkehrs wie Albrecht Wirth fanden dies bereits zu einem Zeitpunkt "merkwürdig", als man die kommende Bindekraft des Automobilitismus noch nicht vorausahnte. In der gleichzeitigen "Buntheit" und "Einförmigkeit" des Verkehrs, so Wirths treffendes Fazit, "liegen offenbare Antinomien vor" (Wirth 1906, 8ff) ...

... Antinomien, die sich aber durchaus nicht blockieren oder zum Stillstand hin auflösen, sondern die durch die wiederholte Rückkehr zum Ausgangspunkt eine Verkehrspirale in Gang halten, mit der eine "neue Welt" entsteht, die mit "neuen Sinnen", und das heißt, durch den Einsatz weiterer, sich ihrerseits vereinheitlichender Verkehrstechnik, zu erobern ist (a.a.O., 9). Man sieht, daß hier eine paradoxe, schwer zu bremsende Antriebsstruktur am Werke ist. Denn in dem Maße, wie sich Auto-Mobilität zum

einheitlichen Bezugspunkt für die Differenzierung des Alltagshandelns entwickelt (das Automobil als »Zwang«, das »Auto für alle«), wird dessen Vielgestaltigkeit wiederum zur strukturellen Voraussetzung fortgesetzter Automobilnutzung (das Automobil als »Ermöglichung«, als »Integrator«). In dem gleichen Maße, wie man bereitwillig einsteigt, wird man über kurz oder lang auch in das Automobil hineingezogen. Beide Teilprozesse stehen nicht im Widerspruch zueinander. Sie sind nicht einmal kontingent, sondern sehr eng aufeinander bezogen. Sie treiben sich gegenseitig voran und begründen eine sehr beständige, selbstläufige Motorisierungsspirale (auf allgemeiner Betrachtungsebene Braun 1993, 22ff).

### Großtechnische Systembildung

Müßte man sich vor dem Hintergrund des bisher Skizzierten an das Steuer eines Wagens setzen, würde man allerdings nicht sehr weit kommen. Schon nach kurzer Zeit wäre man in handfeste Streitereien darüber verwickelt, wer nun wen wie behindert oder in den Graben gedrängt hat. Unvermeidlich bekäme man nach einer gewissen Zeit Probleme mit der Treibstoffversorgung. Ein Motorschaden brächte vermutlich schnell das Ende der Reise mit sich. Und überhaupt: Wo wollte man mit seinem Wagen eigentlich entlangfahren, wenn nicht auf Straßen, deren automobilkonforme Gestaltung längst von alternativem Gebrauch entmutigt?

Ganz offensichtlich kann der Autofahrer sein Fahrzeug nur innerhalb komplexer, hochintegrierter organisatorischer Bezüge und weitreichender räumlicher Vernetzung nutzen. Ohne Straßenverkehrsordnung, Tankstellenketten, Fernstraßennetz, Reparaturwerkstätten, Straßenwacht, Verkehrsjustiz, Verkehrsleittechnik, Unfallchirurgie und Autobahnkirchen - um nur einiges zu nennen - wäre Autoverkehr nicht möglich. Dieser systemische, auf Technik gegründete Charakter des Automobilitismus wird durch seine spezifische sozialstrukturelle Beschaffenheit verdeckt. Die »Miniaturisierung« und »Privatisierung« wichtiger Komponenten erlaubt eine soziale, räumliche und zeitliche Unabhängigkeit in der Nutzung, die soweit fortgeschritten ist, daß mancher naive Betrachter nicht einmal mehr ein System wahrnehmen mag. Tankerunglücke und schwer versenkbare Bohrinseln sorgen nur behelfsmäßig für Aufmerksamkeit. Tatsächlich aber sind im Automobilitismus sachtechnische Komponenten und soziale Handlungszusammenhänge in einer Weise integriert, daß die ihm inhärente Wachstumsdynamik nicht mehr einseitig entweder in der Gesellschaft oder auf der Seite der Technik zu lokalisieren ist (vgl. Mayntz 1988; dies. 1993).

Analog zur Befassung mit dem Technikprodukt Auto empfiehlt es sich an dieser Stelle, an der in aller Regel das Problem der Steuerungsmöglichkeiten des Automobilverkehrs festgemacht wird, mit Krisenzuschreibungen vorsichtig zu verfahren. Erneut ist es hilfreich, den Begriff der »Stabilität« in die Analyse des Automobilitismus einzuführen. Jedenfalls wird zweierlei unmittelbar deutlich, wenn man die Beobachtung von Krise auf Kontinuität und Stabilität, von Konflikt auf Konfliktarmut umstellt: Zum einen zeigt sich, daß den ungeplanten Elementen für die Entstehung des Automobilitismus große Bedeutung zukommt, ja daß er sich in dieser Form gar nicht hätte entwickeln können, hätte es übergreifender Instanzen mit einem allseitig wirksamen "Planungs- und Durchsetzungsvermögen" bedurft (Radkau 1994, 55). Und zum zweiten wird sichtbar, daß vor allem Leistungsengpässe und Folgeprobleme des Automobilitismus als Systemmotor und Triebkraft seiner weiteren Expansion wirksam werden.

Das erste Argument läßt sich sehr anschaulich an der stark von den vorgefundenen Transportsystemen beeinflussten Entwicklung des Automobilitismus zum großtechnischen System überprüfen. Ohne die scharfe Abgrenzung zum etablierten Infrastruktursystem der Eisenbahn wäre die Frühzeit des Automobilitismus ebensowenig verständlich wie ohne die mentale, aber auch produktionstechnische Wegbereitung durch das Fahrrad als individuell verfügbares und in Massenproduktion gefertigtes »Mobilmittel« (Schivelbusch 1989; Radkau 1989, 145f). Die »Autler«, wie sie genannt wurden, begeisterten sich gerade deshalb für ihr Gefährt, weil es maschinell erzeugte Geschwindigkeit mit der Individualität der Fortbewegung verband. Das Automobil versprach, die Vorteile der bisherigen Transportmittel zu bündeln, ohne daß auch die Nachteile in Kauf genommen werden mußten (Burkart 1994, 220; Scharfe 1990, 234f). Allerdings brauchte es einige Zeit, bis es dem Automobil gelingen sollte, aus dem Schatten der von Eisenbahn, Dampfkraft und Elektrizität geprägten infrastrukturellen Paradigmen herauszufahren. Automobilstraßen mußten gebaut, Haftungsfragen geklärt werden. Zunehmend komplexere Verkehrsregeln bedurften der Abstimmung über Orts- und Ländergrenzen hinweg. Fahrer mußten geschult und Prüfungsverfahren entwickelt werden, was wiederum entsprechende behördliche Kapazitäten voraussetzte. Auf diese Weise wuchs der Automobilitismus aus seiner Initialphase heraus, wurde selbst zum großtechnischen System, so daß sich der Impetus, mit dem sich die Automobilisten der Frühzeit gegen die bevormundende, entfremdende Kraft der Großen Industrie gewandt hatten, recht bald in ein Bestreben nach Anschluß an die neu entstandene Maschinerie des Automobilverkehrs wandeln konnte, ohne daß etwas dadurch »verloren« ging.

Hieraus wird ersichtlich, daß sich das automobiler Verkehrssystem trotz eines ansehnlichen Maßes an steuernden Eingriffen nicht am Zeichenbrett der Ingenieure herausgebildet hat. Niemand der beteiligten Akteure verfügte dauerhaft über eine wirklich ausgereifte Konzeption vom weiteren Gang der Entwicklung (vgl. Radkau 1994, 54f; Mayntz 1988, 242). Dies führt unmittelbar zum zweiten Fragenkomplex, dem Selbstmodernisierungspotential des Automobilität. Man kann das sehr deutlich anhand der Bewältigung der Unfallproblematik durch fahrzeugtechnische Verbesserungen, Straßenausbau, Verhaltensschulung, Haftungsregulierung, Versicherungs- und Verkehrsrecht, Unfallforschung und Normungsvorstöße nachweisen. Technische Innovationen, organisatorische Problemlösungen und Systemausbau sind hier besonders eng miteinander verzahnt. Sicherheitstechnische Verbesserungen begleiteten das Automobil seit seiner ersten Fahrt. Stabilität entsteht aber vor allem auch dadurch, daß ein Großteil der Probleme durch Ökonomisierung, Pädagogisierung und Verrechtlichung aus dem unmittelbaren Feld des Verkehrs in andere formalisierte Orientierungssysteme ausgelagert wird (vgl. auch Braun 1993, 25ff; Joerges 1988, 30).

Gerade in den sozialen Hintergrundsystemen kommt es häufig zu weitreichenden Verengungen von Problemdefinitionen, an denen sich die Kritik entzündet. Eine hohe Zahl an Unfallopfern wird dann im Gesundheitssystem als Finanzierungsproblem aufgefaßt; Klagen über unverträgliche Belastungen der Umwelt führen zu Rechtsstreitigkeiten. Selbst die Wachstumsdynamik des Automobilität erfährt so neue Impulse, etwa wenn hohe Unfallzahlen mit überlasteten oder schlecht ausgebauten Straßen in Verbindung gebracht werden, um weitere Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur anzuschließen. Ohne diesen Konnex wäre weder verständlich, daß der Ursprung des Automobilstraßenbaus in der Suche nach automobiltauglichen Straßenbelägen als Reaktion auf die »Staubplage« zu Beginn des Jahrhunderts lag noch daß die beispiellose Intensivierung des Straßenbaus ab der zweiten Hälfte der 50er Jahre aus einer bedrohlich anschwellenden Kritik an der Unfallgefahr im Straßenverkehr motiviert wurde (vgl. Kuhn 1996, insb. 35-50, 62-69).

Man begreift, daß Elias' uniformierter Schutzmann, der einst die Straßenkreuzungen versorgte, anonyme, stumme »Nachfolger« gefunden hat, die sich dafür um so eindringlicher bemerkbar machen. Und man wird wenig überrascht sein, wenn auch die Lösung der Umweltproblematik des motorisierten Individualverkehrs bewährten Mustern folgt. Schon jetzt ist absehbar, daß Konsolidierung und Expansion des Automobilität von dieser Seite einen Schub erhalten werden, der alles mitliefert, was zu seiner »Konservierung« benötigt wird: neue, umweltverträglichere Fahrzeuge, modifizierte

eigener - und fremder! - Gesellschaften. Ist die Befahrbarkeit des Territoriums nicht mehr gesichert, zeigt sich die Brüchigkeit der hochmobilen Konstruktion (vgl. auch Radkau 1994, 52). Ein Schneesturm beispielsweise in New York kann dazu führen, daß die Einsatzfahrzeuge der Polizei nicht mehr verfügbar sind, mit katastrophalen Folgen für das soziale Leben der gesamten Stadt. Gerade am Beispiel des Netzkollapses kann demnach gezeigt werden, daß die Komplexität der Verkehrssysteme notwendig - "in positiver wie auch in negativer Hinsicht" (Mayntz 1988, 234f) - mit der Komplexität der Gesellschaft mitwächst, und umgekehrt!

(2) Der Automobilität ist aber, zweitens, auch mit anderen technisierten und sozialen Systemen verflochten. Man denke in bezug auf den Straßenverkehr nur an das moderne Gesundheitssystem und die für sein Funktionieren umfangreiche Transportlogistik oder die Angewiesenheit des Postwesens, der Müllabfuhr oder der Feuerwehr auf eine angemessene verkehrliche Infrastruktur. Die Organisation öffentlicher Dienste trägt zwar historisch-spezifische Züge und ist »älter« als der Automobilität (Radkau 1994, 52f). Gleichwohl ist es auf absehbare Zeit wenig wahrscheinlich, daß sich die Entwicklung dieser sozialen Systeme von der automobilen Infrastruktur wird ablösen können. Ebenso stabilisierend sind die Rückkopplungen, die sich aus den Verflechtungen verschiedener technischer Systeme ergeben (vgl. Braun 1994). So haben sich der motorisierte Individualverkehr und der Straßengüterverkehr trotz aller Konkurrenzen um Straßenfläche wechselseitig positiv beeinflusst. Im Verkehrsfunk kommen Telekommunikation, Automobilität und Rundfunk zusammen und stützen sich gegenseitig, wobei die Abhängigkeitsverhältnisse unterschiedlich gelagert sind: Geht es im Falle des Automobilverkehrs um »Funktion«, so motiviert sein Bedarf an unmittelbarer Übermittlung wichtiger Verkehrsinformationen auf der Seite des Rundfunks weitere Sendungen.

Man sieht also, daß Verkehrssysteme allgemein und natürlich auch das Automobil *physisch* in gesellschaftliche »Abläufe« hineinragen (Mayntz 1993, 104). Von daher kann man sich die Gesellschaft auch wie einen »Streckenplan« vorstellen, auf dem eine unentwirrbare, aber gleichwohl nicht kontingente Fülle von Verbindungen räumlich miteinander verflochten ist. Autostraßen sind daher, ähnlich wie Eisenbahnlinien, mehr als Trassen des Verkehrs, die nur ermöglichen. Sie sind immer auch vorgefundene Komplexität, "objektivierte, konkretisierte potentielle Kommunikation" (Claessens 1959, 28). Die Gestalt der Verkehrssysteme ist folglich nicht neutral. Wie im Begriff des »Streckenplans« schon mitgedacht, ist die konkrete, auf Technik fundierte Ausgestaltung der Verkehrsnetze prägend für die Handlungsorientierungen der Verkehrsteilnehmer. Der Mensch freilich ist transportabel geworden, was weniger eine Frage der

Handlungsanschlüsse bei umweltbewußten Kunden, monetäre und juristische Hintergrundsteuerung und vieles mehr.

### Funktionale Interdependenz und soziale Vernetzung

Leistungsengpässe und Folgeprobleme als »Motoren« des Systemwachstums müssen freilich nicht die einzigen Elemente bleiben, mit denen sich die Eigendynamik des Automobilität beschreiben läßt. Von noch grundlegenderer Bedeutung ist die Tatsache, daß mit der Massenmotorisierung neue Wirklichkeiten hervorgebracht werden, die den sozialen Handlungskontext unweigerlich auf Fortsetzung und Folgebereitschaft programmieren. Die gesellschaftstheoretische Bedeutung der großen technischen Systeme erschöpft sich nicht in ihrem "Leistungssteigerungs- und Störpotential" (Mayntz 1993, 103). Sozial relevant sind sie vielmehr vor allem als "Eigenwerte" der Gesellschaft (Luhmann 1991, 103f), also dadurch, daß nur begrenzte Ersatzmöglichkeiten in Betracht kommen, wenn das durch sie bewirkte Maß an funktioneller Interdependenz und sozial-räumlicher Vernetzung nicht gefährdet sein soll.

Zwei Ebenen der Interdependenz bzw. Vernetzung sind hier zu unterscheiden: erstens die wechselseitig aufeinander bezogenen Verflechtungen zwischen dem Automobilität als modernem Infrastruktursystem und den gesellschaftlichen Funktionssystemen und zweitens die gegenseitigen Abhängigkeiten, die zwischen den verschiedenen Infrastruktursystemen selbst bzw. zwischen ihnen und anderen sozialen Systemen bestehen (Mayntz/Schneider 1995, 82f).

(1) Zum einen besteht ein ersichtlich enger Zusammenhang zwischen dem Verkehr auf der Straße und dem ihn produzierenden Gesellschaftstyp (vgl. Claessens 1959, 27ff). Dies gilt insbesondere in Hinsicht auf die wechselseitige Verflechtung des Straßenverkehrs mit den gesellschaftlichen Funktionssystemen, also den Systemen von Politik, Ökonomie, Erziehung, Recht, Massenmedien, Wissenschaft und - mit dem gebotenen Abstand - Kunst und Religion. Für diese Intensität und Reichweite der Verflechtung gibt es historisch gar keine Alternative, allen voran mit den auf einen hohen Grad an räumlicher Mobilisierung angewiesenen Systemen der Wirtschaft und der Politik (Mayntz 1993, 103f). Ohne die technisch ermöglichte Beschleunigung wäre das Ausmaß an räumlicher Expansion von Transaktionen auch nicht annähernd denkbar, auf denen die moderne, weltweite Warenwirtschaft aufbaut. Politische Stabilität ist ebenso fest an die Befahrbarkeit von Territorien gekoppelt. Von ihr hängt der Aktionsradius und Durchsetzungsfähigkeit staatlicher Gewalt entscheidend ab. Transportwege und Fahrzeuge gewährleisten die staatliche Expansion und dienen der Durchdringung

bloßen Überwindung räumlicher Distanzen als vielmehr ein Element seiner Organisierbarkeit zu sein scheint, die wiederum in engster Verbindung mit dem raschen Anwachsen von technikbasierten gesellschaftlichen Integrationssystemen zu sehen ist (vgl. Klagenfurt 1995, 26). Für die Laune und Willkür der Bewegung ist daher im Kraftwagen ebenso wenig Raum wie für den freien Gang.

Gerade weil die Anschlüsse nicht beliebig sind, ist ein hohes Maß an Inklusivität sichergestellt und ein hoher Grad an sozialer Vernetzung durch die großtechnischen Infrastruktursysteme des Transports gewährleistet. Damit haben sich aber nicht nur die Möglichkeiten gesteigert, die der Automobilität praktisch jedem bereitstellt. Auch der Zwang zur Ausnutzung dieser Möglichkeiten ist irreversibel expandiert (auf allgemeiner Betrachtungsebene vgl. Luhmann 1988, insb. 68ff).

Daß eingefahrene Bahnen nicht einfach verlassen werden können, entzieht einem emphatischen Handlungsbegriff im Umgang mit dem Technik-Produkt Auto die sichere Grundlage. Ein besseres Verständnis für die Eigendynamik läßt deutlich werden, daß der Automobilität selbst sozial formativ ist. Er tritt auch als Produzent in Erscheinung, und von daher ist es wenig sinnvoll, die Autogesellschaft wie vielfach üblich weiter vom Autofahrer her zu denken und zu erklären. Man begreift dann, wieso hinsichtlich eines umweltbewußt sich selbst bestimmenden Individuums lange »Enttäu-schungslisten« geführt werden. Um man kann wissen, daß hermetischen Szenarios politischer Steuerung des Verkehrswesens der Boden entzogen ist, weil die Ansatzpunkte für Steuerungshandeln unter den Bedingungen eigendynamischer sozialer Prozesse der Struktur nach begrenzt sind.

Aus all diesen Gründen bleibt es dabei, was in der Literatur, etwa in Ilja Ehrenburgs Roman 'Das Leben der Autos', schon in den 30er Jahren beobachtet wurde: "Eine Chaussee. Eine lange Reihe von Automobilen. In den Autos sitzen selbstverständlich Menschen. Dieser da fährt deshalb, weil er Arzt ist. Dieser deshalb, weil er einem Mädchen den Hof macht. Dieser handelt mit Glühlampen. Und der dort hat beschlossen, einen Juwelier umzubringen. Nicht sie fahren, es fahren die Automobile, und die fahren deshalb, weil sie Automobile sind" (Ehrenburg 1930, 145).

**Literatur:**

- Anders, Günther (1956); Die Antiquiertheit des Menschen, Bd. 1: Über die Seele im Zeitalter der zweiten industriellen Revolution, München: Beck
- ders. (1987); Die Antiquiertheit des Menschen, Bd. 2: Über die Zerstörung des Lebens im Zeitalter der dritten industriellen Revolution, München: Beck
- Braun, Ingo (1993); Technik-Spiralen. Vergleichende Studien zur Technik im Alltag, Berlin: edition sigma
- ders. (1994); Geflügelte Saurier. Zur Intersystemischen Vernetzung großer technischer Systeme, in: Braun/Joerges, a.a.O., 446-500
- Braun, Ingo/Joerges, Bernward (Hrsg.) (1994); Technik ohne Grenzen, Frankfurt a.M.: Suhrkamp
- Breuer, Stefan (1992); Die Gesellschaft des Verschwindens. Von der Selbstzerstörung der technischen Zivilisation, Hamburg: Junius
- Burkart, Günter (1994); Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobils, in: Soziale Welt, Jg. 45, Heft 2/94, Göttingen, 216-241
- Burwitz, Hiltrud/Koch, Henning/Krämer-Badoni, Thomas (1992); Leben ohne Auto. Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt
- Claessens, Dieter (1966); Angst, Furcht und gesellschaftlicher Druck und andere Aufsätze, Dortmund: Ruhfus
- Darin: Zur Soziologie des Straßenverkehrs (1959), 23-31; Verkehr auf der Straße als Anpassungsproblem in der modernen Gesellschaft (1965a), 32-37; Soziologische und sozialpsychologische Aspekte des Fahrens im Verkehrsfluß (1965b), 38-42
- Ehrenburg, Ilja (1930); Das Leben der Autos. Roman, Berlin: Malik
- Elias, Norbert (1969); Über den Prozeß der Zivilisation. Soziogenetische und psychogenetische Untersuchungen, Bd. 2: Wandlungen der Gesellschaft. Entwurf zu einer Theorie der Zivilisation, Bern/München: Francke (1. Auflage 1939)
- Hilgers, Micha (1992); Total abgefahren. Psychoanalyse des Autofahrens, Freiburg/Basel/Wien: Herder
- Joerges, Bernward (1988); Gerätetechnik und Alltagshandeln. Vorschläge zur Analyse der Technisierung alltäglicher Handlungsstrukturen, in: ders. (Hrsg.); Technik im Alltag, Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 20-50
- Klagenfurt, Kurt (Pseud.) (1995); Technologische Zivilisation und transklassische Logik. Eine Einführung in die Technikphilosophie Gotthard Günthers, Frankfurt a.M.: Suhrkamp
- Klenke, Dietmar (1993); Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung. Konfliktträchtige Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs, Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 79, Stuttgart: Steiner
- Kuhm, Klaus (1995); Das elliige Jahrhundert. Einblicke in die automobile Gesellschaft, Hamburg: Junius
- ders. (1996); Städtische Mobilität und Moderne. Eine kultur- und techniksociologische Rekonstruktion des automobilen Mobilitätssystems, Forschungsberichte der ZWE 'Arbeit und Region', Nr. 5, Bremen: ZWE
- Luhmann, Niklas (1984); Soziale Systeme. Grundriß einer allgemeinen Theorie, Frankfurt a.M.: Suhrkamp
- ders. (1988); Ökologische Kommunikation. Kann die moderne Gesellschaft sich auf ökologische Gefährdungen einstellen?, Opladen: Westdeutscher Verlag
- ders. (1991); Das Moderne der modernen Gesellschaft, in: Zapf, Wolfgang (Hrsg.); Die Modernisierung moderner Gesellschaften. Verhandlungen des 25. Deutschen Soziologentages 1990, Frankfurt a.M./New York: Campus, 87-108
- ders. (1995); Soziologische Aufklärung, Bd. 6, Die Soziologie und der Mensch, Opladen: Westdeutscher Verlag
- Mayntz, Renate (1988); Zur Entwicklung technischer Infrastruktursysteme, in: Mayntz, Renate/Rosewitz, Bernd/Schimank, Uwe/Stichweh, Rudolf (Hrsg.); Differenzierung und Verselbständigung. Zur Entwicklung gesellschaftlicher Teilsysteme, Frankfurt a.M./New York: Campus, 233-259
- ders. (1993); Große technische Systeme und ihre gesellschaftstheoretische Bedeutung, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 45, Heft 1/93, Opladen, 97-108
- Mayntz, Renate/Nedelmann, Birgitta (1987); Eigendynamische soziale Prozesse. Anmerkungen zu einem analytischen Paradigma, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 39, Heft 4/87, Opladen, 648-668
- Mayntz, Renate/Scharpf, Fritz W. (Hrsg.) (1995); Gesellschaftliche Selbstregulierung und politische Steuerung, Frankfurt a.M./New York: Campus
- Mayntz, Renate/Schneider, Volker (1995); Die Entwicklung technischer Infrastruktursysteme zwischen Steuerung und Selbstorganisation, in: Mayntz/Scharpf 1995, a.a.O., 73-100
- Radkau, Joachim (1989); Technik in Deutschland. Vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Frankfurt a.M.: Suhrkamp
- ders. (1994); Zum ewigen Wachstum verdammt? Jugend und Alter großer technischer Systeme, in: Braun/Joerges, a.a.O., 50-106
- Riesman, David (1958); Die einsame Masse. Eine Untersuchung der Wandlungen des amerikanischen Charakters, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt
- Sachs, Wolfgang (1984); Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt
- Scharfe, Martin (1990); Ungebundene Circulation der Individuen. Aspekte des Automobilfahrens in der Frühzeit, in: Zeitschrift für Volkskunde, 86. Jahrgang, II. Halbjahresband, Göttingen, 216-243
- Schivelbusch, Wolfgang (1989); Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt a.M.: Fischer
- Wirth, Albrecht (1906); Der Weltverkehr, in: Buber, Martin (Hrsg.); Die Gesellschaft. Sammlung sozialpsychologischer Monographien, Bd. 6, Frankfurt a.M.: Rütten & Loening

**II. Berichte / Informationen****Pressemitteilung Informationskreis für Raumplanung e.V.****Die Untätigkeit der Städte - Migration und Planung**

Zu einem Workshop über das Thema „Die Untätigkeit der Städte - Migration und Planung“ lädt der Informationskreis für Raumplanung (IKR) e.V. am Samstag, 27. September 1997, nach Dortmund ein. Der Workshop soll in Form von Vorträgen, Arbeitsgruppen und Plenumsdiskussionen einen fachlichen, wissenschaftlichen Austausch ermöglichen und in der Bildung eines regelmäßig tagenden Arbeitskreises münden.

Moscheebauten, Muezzinruf, Friedhöfe für Nicht-Christen, Vereinslokale für MarokkanerInnen, die griechische Schule, auch koschere Schlachtmethode beschäftigen zunehmend die Kommunen. Nach 35 Jahren Arbeitsmigration meldet zu Recht nicht nur die türkisch-muslimische Gemeinde mehr Ansprüche an Flächennutzung, an Umwelt und an soziokulturelle Einrichtungen und Nachbarn an. Wenn das die Kommunen in Probleme stürzt, dann auch deshalb, weil man offensichtlich gemeint hat, man könne MigrantInnen hin- und herschicken, ignorieren oder zumindest marginalisieren und unbesorgt weiter unterschichten. Jetzt spitzt sich manches zu, weil in den von MigrantInnen zumeist bewohnten vernachlässigten Stadtteilen heftige Verteilungskämpfe um die noch billigen Mietten, um Arbeitsplätze, um Kindergartenplätze, gute Schulen und Ausbildungsplätze entbrennen.

Damit haben die Kommunen schlicht Versäuites nachzuholen: 35 Jahre Ignorieren einer grundlegenden Veränderung der BewohnerInnenenschaft, 35 Jahre Ignorieren der Zuspitzung sozialer Probleme in vernachlässigten Stadtteilen, 35 Jahre Tatenlosigkeit, was die Entwicklung von Vorstellungsüberlignen Stadtteilen angeht. Da die große Mehrheit der Zugewanderten in benachteiligten Stadtteilen lebt, sind die Kommunen jetzt in doppelter Weise zum Handeln herausgefordert: die Defizite solcher Stadtteile zu mildern und langfristig zu beheben und die MigrantInnen in diesem Prozeß als WohnbürgerInnen mit eigenen Potentialen und mit besonderen Bedürfnissen zu erkennen und zu berücksichtigen. Aber wie und mit welchen Zielen? 'Anpassung oder 'Integration', 'Identität' oder 'Rückzug', 'Ghetto' oder 'gesunde soziale Mischung' sind die Stich- und auch Reizworte, über deren polemischen Gebrauch wir hinwegkommen sollten, um integrierte Planungsansätze unter Ein-schluss der MigrantInnen nicht nur in benachteiligten Stadtteilen zu entwickeln und einzufordern. Der Workshop dient diesem Ziel und soll als ein Anfang für die Klärung theoretischer, praktisch-politischer und methodischer Fragen verstanden werden. Er findet am 27. September 1997 von 10 bis 17 Uhr im Gästehaus der Universität Dortmund statt. InteressentInnen können sich wenden an den Informationskreis für Raumplanung (IKR) e.V., Vogelpothsweg 78, 44227 Dortmund, Tel. 0231/759570, Fax. 0231/759597.

## Pressemitteilung Informationskreis für Raumplanung e.V.

### IfR-Wettbewerb für Studentinnen und Studenten zum Thema "Nachhaltige Stadtentwicklung"

Das Konzept der nachhaltigen Stadtentwicklung steht im Mittelpunkt eines Wettbewerbs für Studierende, den der Informationskreis für Raumplanung (IfR) e.V. im Wintersemester 1997/98 auslobt. Am Beispiel der Bahnhofsvorstadt in Brandenburg an der Havel sollen Studierende unterschiedlicher Ausbildungsrichtungen integrative Konzepte entwickeln, die ökologische, ökonomische und soziale Belange vereinen sowie die Rollen der beteiligten Akteure berücksichtigen. Der Wettbewerb wird in Kooperation mit der Stadt Brandenburg an der Havel und dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg durchgeführt.

Der Wettbewerb ist in das URBAN-Programm eingebettet, einer Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union zur integrierten Erneuerung benachteiligter Stadtteile. In diesem Rahmen sind in der Brandenburger Bahnhofsvorstadt 15 Einzelprojekte geplant oder bereits begonnen. Die Ergebnisse des studentischen Wettbewerbs sollen die Grundlagen für die Umsetzung eines dieser Projekte darstellen.

Die Wettbewerbsaufgabe ist zweigeteilt: In einem ersten Schritt sollen sich die Studierenden mit dem Konzept der Nachhaltigkeit auseinandersetzen und Entwicklungsziele für die Bahnhofsvorstadt formulieren. Dieser Stadtteil gehört zu den gründerzeitlichen Vorstädten der Stadt Brandenburg und ist gekennzeichnet durch baulichen Verfall, durch soziale Erosionsprozesse, zahlreiche fehl- bzw. ungenutzte Flächen und einen Mangel an Infrastruktureinrichtungen. Demgegenüber steht die Lagegunst des Stadtteils, die eine Aufwertung und Weiterentwicklung nahelegt.

Im zweiten Teil der Wettbewerbsaufgabe sollen die für die Bahnhofsvorstadt entwickelten Zielvorstellungen beispielhaft anhand eines Teilgebietes, dem sogenannten Trauerberg und seiner Umgebung, in ein konkretes Konzept umgesetzt werden. Der Trauerberg ist durch seine Lage hervorragend als Stadteingang und zentraler Platz geeignet, wird dieser Funktion jedoch heute nicht gerecht. Bei der Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe haben die Studierenden die Möglichkeit, sich in einzelnen Themenbereichen wie der architektonischen Gestaltung, der Grüngestaltung, Infrastruktureinrichtungen etc. zu vertiefen. Dabei sollen insbesondere auch die Ergebnisse einer vorgelagerten BürgerInnenbeteiligung berücksichtigt werden. Die Umgestaltung des Trauerbergs ist eines der URBAN-Projekte und soll im Anschluß an den Wettbewerb beginnen.

Der Informationskreis für Raumplanung e.V. möchte als einer der größten Planerverbände in Deutschland mit diesem Wettbewerb einen fachlichen Prüfstand für studentische Forschungsarbeiten und ein Forum jenseits der rein städtebaulichen Wettbewerbe bieten. Er will damit Studierenden die Möglichkeit geben, wissenschaftliche Tätigkeit an die Öffentlichkeit zu bringen. Dabei soll im Rahmen des Wettbewerbs besonderes Gewicht auf kreative konzeptionelle Umsetzungen und Präsentationen gelegt werden, die Planung erst für die Öffentlichkeit interessant und verständlich machen.

Der Wettbewerb stellt somit in seiner Intention sowie seiner inhaltlichen Ausrichtung eine Besonderheit in der deutschen Wissenschaftslandschaft dar. Durch seinen interdisziplinären Ansatz wendet er sich an Studierende aller Fachrichtungen, die sich in raumplanungsrelevanten Problemfeldern ausbilden lassen, wie RaumplanerInnen, ArchitektInnen, BauingenieurInnen, SoziologInnen, GeographInnen, LandschaftsplanerInnen etc. Hierbei sind Arbeitsgruppen von zwei bis fünf Studierenden zu bilden, die im Optimalfall interdisziplinär besetzt sind.

Anmeldungen sind möglichst frühzeitig, spätestens aber Anfang November 1997 an den Informationskreis für Raumplanung e.V. zu richten. Dort ist auch der detaillierte Ausschreibungstext zu erhalten. Die Abgabe der Wettbewerbsbeiträge erfolgt voraussichtlich Anfang Februar 1998. Interessentinnen und Interessenten wenden sich bitte an den Informationskreis für Raumplanung e.V. - Vogelpothsweg 78 - 44227 Dortmund - Tel.: 0231/ 759570, Fax.: 0231 / 759597.

John F. Kennedy-Institut für Nordamerikastudien - FU Berlin  
Lansstr. 5-9, 14195 Berlin

Ringvorlesung SS 1997  
"The American City"  
Kordinatorin: Margit Mayer

Freitag, 10:00 s.t. - 11:30, Raum 340

- 18. April Margit Mayer: Die amerikanische Stadt: eine Einführung
- 25. April Winfried Fluck: The City in American Culture
- 2. Mai Matthias Brunk: Chicago und die Bombe: Eine Stadt sieht rot
- 9. Mai Ann Markusen, Rutgers University: Fast Growing Cities: Seattle, Silicon Valley & Colorado Springs
- 16. Mai Sighard Neckel: Armut, Alltag, Ethnizität: Geschichte und Aktualität der Chicago School
- 23. Mai Normand Labrie: Language (Policy) in Divided Cities: Berlin/Montreal
- 30. Mai Heinz Ickstadt: Die Stadt in der amerikanischen Literatur
- 6. Juni John Friedmann, UCLA: The Wilderness of the American City
- 13. Juni Rainer Vollmar: Die Postmoderne und die amerikanische Stadt: das Beispiel Washington, D.C.
- 20. Juni Michael Hoenisch: New York City und Kingston/Jamaica: Afro-Americans in the 'New World' Metropolis
- 27. Juni Dieter Rucht: Riots in den USA: Formen, Hintergründe, Wirkungen
- 4. Juli Mathias Sinn: Die Bedeutung des Standortmarketing für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Pittsburgh
- 11. Juli Klausur

-----  
Ein Reader mit Texten zu den jeweiligen Vorlesungen ist ab  
Mittwoch, d. 16. April, im KOPIER SERVICE, Königin-Luise-Str. 39,  
(Nähe U-Bahn Dahlem Dorf)

III. Literaturhinweise

Stadterneuerung  
in London und Hamburg

Eine Stadtbaugeschichte  
zwischen Modernisierung und Disziplinierung

von Dirk Schubert  
1997. XII, 704 Seiten mit 376 Abbildungen.  
Gebunden mit Schutzumschlag.  
ISBN 3-528-08137-6

Aus dem Inhalt:

Stadterneuerung als janusköpfige Form nachholender Modernisierung – Industrielle Revolution, Verstädterung, Städtewachstum und die Entstehung und „Entdeckung“ von „Schandflecken“ und Slums – Wohnungsfrage und Stadtsanierung im Zeitalter des Imperialismus – Der Zusammenbruch der alten Ordnungen – Vom Ersten Weltkrieg zur Weltwirtschaftskrise – Von der Weltwirtschaftskrise zum Zweiten Weltkrieg – Kriegszerstörungen und Neuaufbau als Modernisierungschancen – Stadterneuerung als baulich-räumliche und sozial-räumliche Modernisierungsstrategie – Zusammenfassung und Ausblick  
Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung: Die Fragestellung schießt notwendigerweise die nach den Folgen von Modernisierung ein. Die außerordentlich gründliche Studie – methodisch eine kompaktive Längsschnittuntersuchung der paradigmatischen Stadterneuerung in London und Hamburg von der Mitte des 19. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts anhand von exemplarischen Fallstudien in einem analytischen und periodisierten Zusammenhang – macht nicht zuletzt für die Gegenwart, in Zeiten zunehmender sozialer Polarisierung, Fragestellungen und Blickrichtungen aktuell, wie sie für die Stadtgeschichtsschreibung des 19. und 20. Jahrhunderts zentral sind.

Inhalt

Klaus M Schmals, Ingrid Kau Editorial .....	7
Lea Rosh Der Tod ist ein Meister aus Deutschland - Die Vernichtung der europäischen Juden am Beispiel Polen .....	9
Niels Gutschow Eindeutschung, Verdeutschung, Rückdeutschung - Deutsche Architekten 1939-45 im Dienste von Ethnokraten in Polen .....	33
Bruno Wasser Zamosc als raumordnungspolitisches Versuchsmodell des „Generalplans Ost“ .....	43
Horst Matzerath Raum- und Siedlungsplanung für das „Großdeutsche Reich“ .....	55
Tilman Harlander Kleinsiedlung, Volkswohnung, sozialer Wohnungsbau - Anmerkungen zur ‚Modernisierung‘ der Wohnungspolitik in der NS-Zeit .....	73
Ursula von Petz Planungen im Nationalsozialismus für die Industriestadt Dortmund .....	91
Renate Kastorff-Viehmann Architektur an der Schwelle zum Nationalsozialismus: Die Ausgrenzung einer weiblich bestimmten Kultur .....	105
Folckert Lüken-Isberner Stadtgesundheit als Politikfeld 1933 bis 1943 - zur Herausbildung des ersten Städtebauprogramms auf Reichsebene .....	125
Ursula von Petz Grundzüge der Sanierungsplanung im Nationalsozialismus .....	139
Harald Bodenschatz Stadterneuerung im nationalsozialistischen Berlin - Routinisierung des Instrumentariums .....	161
Friedrich Geist / Klaus Kürvers Tatort Berlin, Pariser Platz .....	167
Peter Zlonicky	...

Blaue Reihe

Dortmunder Beiträge  
zur Raumplanung

80

Klaus M. Schmals (Hg.)  
Vor 50 Jahren ...  
auch die Raumplanung  
hat eine Geschichte!



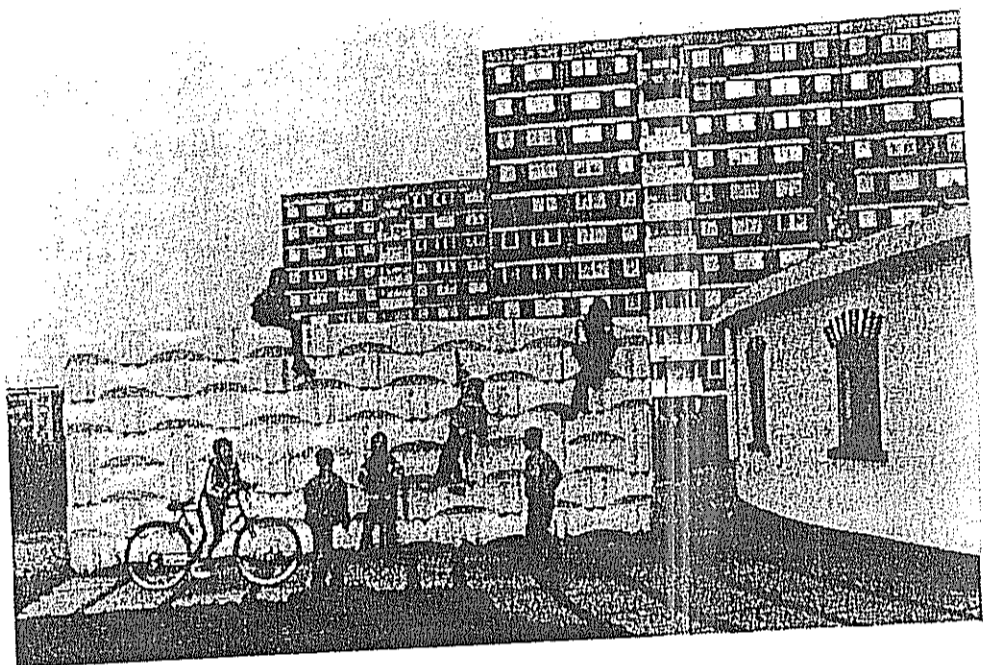
Lea Rosh, Niels Gutschow,  
Bruno Wasser, Horst Matzerath,  
Tilman Harlander, Ursula von Petz,  
Renate Kastorff-Viehmann,  
Folckert Lüken-Isberner,  
Harald Bodenschatz, Friedrich Geist,  
Klaus Kürvers, Peter Zlonicky

IRPUD

Institut für Raumplanung Universität Dortmund Fakultät Raumplanung

# Werner Rietdorf (Hrsg.) Weiter wohnen in der Platte

Probleme der Weiterentwicklung großer Neubauwohngebiete  
in den neuen Bundesländern



edition  
sigma

Werner Rietdorf (Hrsg.)

Weiter wohnen in der Platte

Probleme der Weiterentwicklung großer Neubauwohngebiete  
in den neuen Bundesländern

Herausgegeben vom IRS Institut für Regionalentwicklung und  
Strukturplanung

Berlin: edition sigma 1997 [Juni]  
ca. 280 S., zahlreiche Abb. ISBN 3-89404-440-3

„Die Platte“ – das ist das zu DDR-Zeiten entstandene Kürzel für die einheitlich geplanten und auf der Grundlage der industriellen Plattenbauweise errichteten Großwohnsiedlungen, die vor allem in den 70er und 80er Jahren im Zuge des damaligen Wohnungsbauprogramms auf die 'grüne Wiese' gesetzt wurden. Das Berliner Neubauwohngebiet Marzahn ist auch in den alten Bundesländern überregional 'berühmt' geworden, aber Marzahn ist mit ca. 60.000 Wohneinheiten nur das größte Neubauviertel dieser Bauart; in der DDR entstanden daneben von Rostock-Lütten Klein über Leipzig-Grünau und Hoyerswerda bis Plauen-Chrieschwitz oder Zwickau-Eckersbach über hundert weitere in kleineren, aber oft beachtlichen Dimensionen. Derzeit wohnt etwa ein Viertel der Bevölkerung der neuen Bundesländer in solchen Neubaugebieten, etwa zehnmal soviel wie in Westdeutschland. Die Bedeutung dieser Wohngebiete wird durch diesen Umstand eindrucksvoll unterstrichen; die Notwendigkeit, sich mit ihrem Zustand und ihrer Zukunft auseinanderzusetzen – wie es in diesem Buch geschieht –, bedarf kaum einer Begründung.

Für die Wohnungen in diesen Siedlungen kursierten unter DDR-Bürgern viele nicht gerade schmeichelhafte Synonymwörter: "Karnickelställe", "Wohnklos" und "Arbeiterschließfächer" – distanzierende Bezeichnungen, die nicht über die Tatsache hinwegtäuschen sollten, daß Wohnungen in der Platte, allen Problemen und Mängeln der Bau- und Wohnqualität zum Trotz, relativ beliebt waren. Im Ergebnis dieser Beliebtheit hat sich eine sehr gemischte Sozialstruktur unter den Bewohnern herausgebildet. Vom Professor bis zur Putzfrau, vom Taxifahrer bis zum Betriebsdirektor: Wohnen in der Platte galt mitnichten als etwas Anrüchiges – ganz im Unterschied zum Image der während der 50er bis 70er Jahre entstandenen Groß-

- 124 -

siedlungen des sozialen Wohnungsbaus in den alten Bundesländern und Westberlin.

Inzwischen, seit der Wende und Wiedervereinigung, hat sich allerdings auch in den großen Neubaugebieten der ehemaligen DDR vieles verändert: Beschäftigungslage und Lebensstil der Menschen, Sozialstatus und Anspruchsniveau, Geburtenrate und Familienverhalten. Die bisher im Unterschied zu den westlichen Großsiedlungen meist hochgelobte soziale Mischung verliert zusehends an Stabilität, viele "mobile Besserverdienende" ziehen fort, und für die in den Siedlungen verbleibenden Menschen stellen sich die Fragen nach der Bezahlbarkeit einer angemessenen Mietwohnung bzw. nach der Finanzierbarkeit privat genutzten Wohnraums in der Platte in wachsender Schärfe.

"Weiter wohnen in der Platte?" – mit dieser Thematik befassen sich in diesem Buch die Beiträge von neun unterschiedlichen Autoren: Sozialforscher und Stadtplaner, Kommunalpolitiker und Wohnungswirtschaftler, Architekten und Landschaftsgestalter, und zwar sowohl aus der ehemaligen DDR als auch aus den alten Bundesländern. Situationen werden geschildert, Beobachtungen mitgeteilt und Erfahrungen vermittelt. Erfolge bisheriger Bemühungen um eine soziale Stabilisierung und städtebauliche Weiterentwicklung der ostdeutschen Großsiedlungen werden aufgezeigt und zugleich Befürchtungen hinsichtlich der längerfristigen Perspektive solcher Gebiete geäußert.

Dabei zieht sich wie ein roter Faden die Erkenntnis durch alle diese Beiträge, daß Lösungen grundsätzlich nicht von außen kommen können, sondern immer nur dasjenige eine Chance zur dauerhaften, nachhaltigen Umsetzung haben wird, was gemeinsam mit den Betroffenen, d.h. den in diesen Gebieten ansässigen Menschen, diskutiert und vorbereitet worden ist. Nicht zuletzt in diesem Sinne will dieses Buch Anstoß und Anregung sein.

## Inhalt

Werner Rietdorf

Genesis, Status und Perspektive ostdeutscher Großsiedlungen

Monika Schümer-Strucksberg

Fünf Jahre Berliner Großsiedlungsstrategie: Bilanz und Ausblick

Hartmut Großhans

Humanisierung der großen Siedlungen – der Beitrag der Wohnungswirtschaft

Werner Rietdorf, Manfred Kühn

Erhaltung und Vitalisierung von Großsiedlungen als ein Gebot nachhaltiger Stadtentwicklung

Heike Liebmann

Modellfall Ludwigsfelde

Alice Kahl

Leipzig-Grünau: Ergebnisse und Ableitungen aus der soziologischen Intervallstudie (1979 bis 1995) zum Wohnen in der Großsiedlung

Andreas Seidel

Beobachtungen zum Stand der Wohnumfeldverbesserung in den Großsiedlungen Ostdeutschlands unter sozial- und umweltwirksamen Aspekten

Ingeborg Beer

Bürgerbeteiligung in Plattenbausiedlungen: Modelle und Strategien für eine neue Urbanität?

Thomas Knorr-Siedow

Ostdeutsche Plattenbausiedlungen als künftige soziale Problemgebiete?

- 125 -



Akademische Abhandlungen zur Raum- und Umweltforschung

**Bausteine für eine nachhaltige Raumentwicklung in  
Brandenburg und Berlin**

Karl-Hermann Hübler, Ulrike Weiland (Hrsg.)

VWF Verlag für Wissenschaft und Forschung  
Berlin

Inhalt	Seite
Vorwort	3
Inhalt	5
<b>Teil I Nachhaltige Raum- und Regionalentwicklung</b>	
Zum Stand der Diskussion einer nachhaltigen Raum- und Regionalentwicklung in Deutschland <i>Karl-Hermann Hübler</i>	9
Gleichwertige Lebensverhältnisse versus nachhaltige Entwicklung - was heißt das für Brandenburg-Berlin? <i>Judith Wolf</i>	25
Stoffstromanalysen und Stoffstrommanagement - Ein Beitrag zur Organisation einer nachhaltigen Raumentwicklung <i>Sabine Hofmeister</i>	43
Der ökologische Rucksack von Regionen - Zur Übertragbarkeit des Untersuchungsmodells Ruhrgebiet auf Brandenburg-Berlin <i>Stefan Bringezu</i>	59
Zur nachhaltigen Entwicklung der Region Berlin- Brandenburg Landschaftsplanung auf der Basis des wasserhaushaltsbezogenen ETR-Modells <i>Wilhelm Rippl</i>	73
Anwendung des Umweltraum-Konzepts von Sustainable Netherlands auf Berlin und Brandenburg <i>Robert Kludt, Jens Macher, Markus Rostan</i>	89
<b>Teil II Nachhaltige Stadtentwicklung</b>	
Nachhaltige Stadtentwicklung - Versuch einer Systematisierung und offene Fragen <i>Ulrike Weiland</i>	105
Lokale Agenda 21 - Sachstand und Perspektiven in Berlin-Lichtenberg <i>Gottfried Suchy</i>	139
Zur Problematik von Nachhaltigkeitsindikatoren für die räumliche Planung - ein Basisindikatorensatz zum Thema schwachnachhaltige Siedlungsentwicklung <i>Christiane Böttcher-Tiedemann, Christian Diller</i>	157
Naturhaushaltswirtschaft - ein Instrument zur Organisation einer zukunftsbeständigen Entwicklung auf der lokalen und regionalen Ebene <i>Konrad Otto-Zimmermann und Christoph Erdmenger</i>	173
Nachhaltige Energiewirtschaft - Überlegungen zur Umsetzung einer langzeitorientierten Strategie in Berlin <i>Jochen Monstadt</i>	185
<b>Anhang</b>	
Nachhaltige Raumentwicklung in Schleswig-Holstein - Leerformel oder konkrete Handlungsanweisung für die Landesplanung? - Fragen zum Entwurf des Landesraumordnungsplanes. <i>Karl-Hermann Hübler</i>	207
Angaben zu den Autorinnen und Autoren	223

**BLAUE REINE**

Dortmunder Beiträge  
zur Raumplanung  
78

Klaus M. Schmals (Hg.)  
Ökologische Planung der  
Gesellschaft - Gesellschaftliche  
Planung der Ökologie

IRPUD

Editorial

Klaus M Schmals:  
Zivilgesellschaftliche Wege aus der ökologischen Krise? ..... 7

Prolog

Ernst Ulrich von Weizsäcker:  
Neuausrichtung des technischen Fortschritts? ..... 37

Paradigmatische Überlegungen zum Verhältnis von Natur und Gesellschaft bzw. Raumplanung

Gabriele Sturm:  
Gesellschaftliche Ökologiekonzepte als sekundärer Patriarchalismus? ..... 46

Lothar Finke:  
Das Prinzip der Nachhaltigkeit und seine Bedeutung für die räumliche Planung ..... 59

Jürgen d'Alleux:  
Die raumverträgliche Stadt als Zukunft - Kriterien zur Beurteilung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Verträglichkeit alter und neuer Strukturen ..... 72

Peter Zlonicky:  
Solarenergie in einer Kohleregion? Zu den Strategien der Internationalen Bauausstellung Emscher Park ..... 96

Ökonomie und Ökologie - Ein kulturhistorisches Zerwürfnis?

Gerd Hennings, Christiane Ziegler-Hennings:  
Ökologische Orientierung der Gewerbeflächenplanung ..... 108

Hermann Bömer:  
Zur Politischen Ökonomie nachhaltigen Wirtschaftens - Bemerkungen zur Umweltpolitik und Umweltökonomie aus der Sicht einer alternativen Wirtschaftspolitik ..... 126

Arno Netzbandt, Claudia Temps:  
Reproduktive Effektivität im Mensch-Natur-Verhältnis ..... 135

Gerd Held:  
Das „Trotzdem“ der mediterranen Welt - Ökologische und räumliche Zusammenhänge an einem Beispiel der Mittelmeerregion ..... 143

Rechtsschöpfung, Rechtssicherung und Rechtsverfall im Spannungsverhältnis von Planungs- und Umweltrecht?

Volker Kleinschmidt:  
Spannungsfeld Beschleunigung von Planungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ..... 162

Verkehr und Ökologie - Ein Miteinander könnte das Verhältnis Mensch-Natur prinzipiell verändern

Paul Baron:  
Die neue Mobilität der Gesellschaft verlangt eine neue Verkehrspolitik? .... 170

Jürgen Brunsing:  
Die Umsetzung einer Stadt der kurzen Wege - verkehrsökologische Ansätze und kommunale Aufgaben ..... 184

Oscar Reutter, Ulrike Reutter:  
Nachgefragt - Autofreies Leben in der Stadt ..... 198

Heinz-Josef Pohlmann:  
Verkehrsvermeidende ÖPNV- und Siedlungsentwicklung - Determinanten einer ökologischen Raumplanung ..... 214

Lokal Handeln, Global Denken: Erst viele kleine Schritte lassen das Konzept eines ökologischen Umbaus unserer Gesellschaft erkennen

Wilfried Kühling:  
Beurteilungsmaßstäbe für eine gesundheitsverträgliche Luftqualität bei Umweltverträglichkeitsprüfungen ..... 224

Irmgard Kucharzewski:  
Abfallwirtschaft in Nordrhein-Westfalen - Auf dem Weg zu mehr Ökologie? ..... 240

Mathias Kaiser, Geroald Caesperlein:  
Stadtökologie und Wasser - oder der weite Weg vom ökologischen Redefluß zum ökologischen Einfluß ..... 249

Manfred Voigt:  
Umwelttechnik sowie Wasser-, Energie- und Abfallwirtschaft in der Raumplanung - Eigenständiges Profil oder allgemeinbildendes Additiv? Problemendarstellung und Lösungsansatz ..... 257

Reiner Staubach:  
Ökologisches Bauen und Wohnen in Nordrhein-Westfalen und andemorts - Handlungsbedarf und Handlungsperspektiven für die Weiterentwicklung der Praxis hierzulande ..... 271

Gesellschaftliche Planung der Ökologie

Ruth Becker:  
Ökologie und Frauenemanzipation oder: Was haben Frauen in Europa mit Indien zu tun? ..... 300

Sebastian Müller:  
Unter der Last ökologischer Verantwortung: PlanerInnenmoral ..... 308

Epilog

Heinz Jürgen Bremm:  
Das Dilemma einer ökologischen Raumplanung oder: Anmerkungen zum Mensch-Natur-Verhältnis in der Postmoderne ..... 319

Ingo Kronenberg, Christian Frey:  
Bedeutungs...los? Hat die Raumplanung eine Zukunft zwischen „Ökologisierung“ und „Sustainable Development“? ..... 327

Angaben zu den AutorInnen ..... 332

# FESA - TRANSFER

Beiträge zur Entwicklung der sozialen Arbeit

Band 4

NEUERSCHEINUNG

Barbara Erbslöh, Michael Krummacher

## WOHNEN IM ÜBERFLUSS

Fakten - Gesellschaftliche Folgen - Zielkonflikte - Handlungsebenen

### INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung und Leitthesen .....	7
2. Der sozial gespaltene Markt: Wohnungsüberfluß und Wohnungsmangel in Deutschland .....	13
3. Empirische Befunde zum Wohnungsüberfluß: Die Beispiele Nordrhein-Westfalen und Stadt Essen .....	21
4. Keine Frage von Sozialneid: Die gesellschaftlichen Folgen von Wohnungsüberfluß .....	33
5. Verteilungswirkungen der wohnungspolitischen Instrumente .....	44
6. Zielkonflikte und Handlungsebenen beim politischen Umgang mit Wohnungsüberfluß .....	65
7. Exkurs: Wohnflächensteuer zur Begrenzung von Wohnungsüberfluß? .....	83
8. Schluß .....	90
Anhang	
I. Tabellen .....	95
II. Befragung "Subjektive Einschätzung von Wohnungsreichtum" .....	119
III. Literatur .....	135
Autorenangaben .....	140

Bestellungen sind zu richten an:

Institut Forschung und Entwicklung der sozialen Arbeit (FESA e.V.)  
Immanuel-Kant-Str. 18 - 20  
44803 Bochum

Bochum 1997

140 S.

ISSN 0948-2501

# Handlungspotentiale von Haushalten als stadtplanerische Entwicklungschancen in Großsiedlungen

Ein Vergleich der Stadträume Micalaca in Arad/Westrumänien  
und Kirchdorf / Kirchdorf-Süd in Hamburg

**Karen Wittmershaus** (Matr. 6255)  
**Esther Golibrzuch** (Matr. 8786)

Betreuerin: Prof. Dr. Ingrid Breckner

A3-Projekt WS 96 / SS 97  
TUHH Städtebau / Stadtplanung

## INHALT

### EINFÜHRUNG

1. Einleitung.....	1
2. Theoretische Grundlagen.....	3
2.1. Das planungstheoretische Modell des Empowerment privater Haushalte nach J. Friedmann.....	3
2.1.1. Empowerment.....	3
2.1.2. Das Modell der ganzen Ökonomie.....	4
2.2. Ökonomische Theorien.....	8
2.2.1. Lokale Ökonomie.....	8
2.2.2. Subsistenzökonomie.....	12
2.2.2.1. Traditionale Gesellschaftsstrukturen als Voraussetzung für Subsistenz.....	15
3. Arbeitsthese.....	16
4. Methoden.....	18
4.1. Leitfadengestützte BewohnerInneninterviews.....	18
4.2. ExpertInnengespräche.....	19
4.3. Beobachtung und Wahrnehmung.....	19

### MICALACA

5. Bestandsaufnahme.....	21
5.1. Arad im Überblick.....	21
5.2. Planung in Arad.....	24
5.3. Geschichte des Viertels Micalaca.....	26
5.3.1. Exkurs zur Systematisierung.....	29
5.3.2. Planung in Micalaca.....	30
5.4. Räumliche Struktur in Micalaca.....	31
5.4.1. Baulich-räumliche Situation.....	31
5.4.2. Verkehr und Infrastruktur.....	35
5.4.3. Freiflächen.....	38
5.5. Soziale Situation.....	43
5.6. Subjektive Eindrücke und Beobachtungen.....	46

6. Durchführung der Interviews.....	49
6.1. Zur Situation während der Interviews.....	49
6.2. Angaben zu den befragten Personen.....	49
7. Auswertung der Interviews.....	51
8. Analyse von Stärken und Schwächen.....	56
8.1. Stärken und Schwächen der Haushalte.....	56
8.2. Stärken und Schwächen des Quartiers.....	60
8.3. Stärken und Schwächen der Planung.....	64
9. Modell der lokalen Ökonomie für Micalaca.....	68
9.1. Konzeptionelle Bausteine lokaler Ökonomie.....	68

### KIRCHDORF / KIRCHDORF SÜD

10. Bestandsaufnahme.....	77
10.1. Geschichte von Kirchdorf und Kirchdorf-Süd.....	77
10.2. Planung in Kirchdorf-Süd.....	80
10.3. Räumliche Struktur in Kirchdorf / Kirchdorf-Süd.....	83
10.3.1. Baulich-räumliche Situation.....	83
10.3.2. Verkehr und Infrastruktur.....	87
10.3.3. Freiflächen.....	91
10.4. Soziale Situation.....	95
10.5. Subjektive Eindrücke und Beobachtungen.....	99
11. Durchführung der Interviews.....	102
11.1. Zur Situation während der Interviews.....	102
11.2. Angaben zu den befragten Personen.....	102
12. Auswertung der Interviews.....	104
13. Analyse von Stärken und Schwächen.....	109
13.1. Stärken und Schwächen der Haushalte.....	109
13.2. Stärken und Schwächen des Quartiers.....	112
13.3. Stärken und Schwächen der Planung.....	116
14. Modell der lokalen Ökonomie für Kirchdorf/Kirchdorf-Süd.....	119
14.1. Konzeptionelle Bausteine lokaler Ökonomie.....	119

### SCHLUSSFOLGERUNGEN

15. Vergleich.....	127
15.1. Vergleich der Potentiale und Ressourcen der Haushalte.....	127
15.2. Konsequenzen für die Planung.....	129

Literaturverzeichnis.....	133
---------------------------	-----

Anhang.....	137
-------------	-----

1. Leitfaden für BewohnerInnenbefragung
2. Leitfaden für ExpertInnengespräche in Arad
3. Leitfaden für ExpertInnengespräche in Hamburg
4. Kurzprotokolle der Interviews

# Politische Diskussion: Modernisierung

Politik



Hubert Heinelt (Hrsg.)  
**Modernisierung der Kommunalpolitik**  
Neue Wege zur Ressourcenmobilisierung  
Ca. 280 Seiten  
Kart.  
ISBN 3-8100-1884-8

September

Das Buch stellt Ansätze dar, durch Verwaltungsmodernisierung, bürgerschaftliche Partizipation und institutionelle Innovationen Ressourcen lokaler Politik zu mobilisieren.

Ausschlaggebend sind dafür zunächst grundlegend veränderte Rahmenbedingungen politischen Handelns und Verwaltungsinterventionen – wie die Globalisierung und das Defizit und die Verschuldung öffentlicher Haushalte. Daß jedoch von einem neuerlichen umfassenden Reformanlauf der öffentlichen Verwaltung gesprochen werden kann, liegt darüber hinaus auch daran, daß sich Discourse Communities herausgebildet haben. Sie versuchen entsprechend ihren Grundüberzeugungen bestimmten Reformvarianten zum Durchbruch zu verhelfen. Entscheidend für die Erfolgchancen eines umfassenden Reformprozesses ist, daß die Discourse Communities eine „Reformkoalition“ formieren – und zwar zum Teil bewußt, zum Teil jedoch unbewußt, weil sie sich im Prozeß der praktischen Verwaltungsmodernisierung als komplementär erweisen. Dies transparent zu machen, ist Anliegen des Buches.

Aus dem Inhalt:

Hubert Heinelt, Neuere Debatten zur Modernisierung der Kommunalpolitik.

Handlungsanforderungen an lokale Politik

Oscar W. Gabriel, Vertrauen in und Unterstützung von lokalen politischen Institutionen im vereinigten Deutschland

Rüdiger Voigt/Nicolai Dose, Steuerung (in) der Kommunalpolitik

Handlungsschranken und Handlungschancen lokaler Politik

Wolfram Lamping, Kommunale Handlungsstrategien im Umgang mit der TA Siedlungsabfall

Max Welch Guerra, Zentralstaatliche Funktionen als Ressourcen lokaler Politik

Klaus Lenk, Örtliche Informationsverarbeitungskapazitäten als lokale Handlungschance

Ressourcenmobilisierung durch Verwaltungsreform

Frieder Naschold, Kommunale Verwaltungsreform.

Jobst Fiedler, Kommunale Haushaltsprobleme als Modernisierungsspeitsche

Effektivität, Effizienz und lokale Demokratie. Ressourcenmobilisierung durch Partizipation

Rolf Heinze/Chr. Strünek, Contract Management und kommunale Demokratie

Konstanze Piel, Responsivität als zentrales Kriterium der Qualität sozialer Dienste

Henning Schridde, Die „aktive“ Gesellschaft – Optionen und Grenzen von Bürgerbeteiligung

Walter Jahn/Klaus Schmals, Effektive und partizipative Planung durch Stadtforen? Das Beispiel Berlin

Perspektiven institutioneller Veränderungen

Helmut Wollmann, Perspektiven einer Kommunalisierung der Staatsverwaltung und einer Parlamentarisierung der Kommunalpolitik

Der Herausgeber:

Dr. Hubert Heinelt, Professor für Politische Wissenschaft, Abteilung Sozialpolitik und Public Policy, Universität Hannover.

# Politische Diskussion: Zivilgesellschaft

Politik



Klaus M. Schmals  
Hubert Heinelt (Hrsg.)  
**Zivile Gesellschaft**  
Entwicklung - Defizite - Potentiale  
Ca. 400 Seiten  
Kart.  
ISBN 3-8100-1889-9

August

Der Band untersucht, was unsere Gesellschaft an einem weiterführenden Zivilisierungsprozeß hindert. Finden wir im Ausland wegweisende Ideen, und wo liegen in unserer Gesellschaft die Potentiale, den Prozeß einer zivilen Transformation zu vertiefen?

In den letzten Jahren verstärkt sich ein Desinteresse größer werdender Teile unserer Gesellschaft gegenüber demokratischen Aushandlungsprozessen, sozialer Verteilungsgerechtigkeit oder gegenüber der Anerkennung von Rechten Andersdenkender. Die AutorInnen dieses Readers vertreten die Position, daß Zivilität keinen „unverlierbaren Status“ einer Gesellschaft darstellt. Er muß bewußt gehalten und diskursiv gestaltet werden sowie strukturell verankert bleiben.

Aus dem Inhalt:

Vom ganzheitlichen Projekt staatlicher Planung zur auch zivilgesellschaftlichen Gestaltung alltäglicher Lebenswelten  
K. Selle, Kooperationen im intermediären Bereich

B. Weber, Entwicklungspotentiale der Zivilgesellschaft am Beispiel Heidelberg?

H.-J. Bremm/R. Danielczyk, Ziviles Revier

A. Zimmer, Bürgerschaftlich-zivilgesellschaftliches Engagement im Museumswesen

R. Bauer, Zivilgesellschaftliche Gestaltung in der Bundesrepublik – Skeptische Anmerkungen aus der Sicht der Nonprofit-Forschung

F. Nullmeier, Kindertagesbetreuung in Hamburg zwischen Bürokratie und ziviler Selbstorganisation

D. Ipsen, Die Zivilgesellschaft und das Wasser

H. Fassbinder, Stadtplanung in der Zivilgesellschaft

Nehmen wir zu wenig Notiz von zivilgesellschaftlichen Experimenten im Ausland?

I. Helbrecht, Demokratiegehalt und Steuerungsfähigkeit einer kooperativen Stadtentwicklungspolitik am Beispiel von Ried im Innkreis

G. Held, Stadtforen als zivilgesellschaftliche Treffpunkte – Das Beispiel Barcelona

F. Fischer, Partizipatorische Forschung als demokratische Praxis

I. Breckner, Europäische Modellvorhaben zur Armutsbekämpfung

G. Desfor/R. Keil, Zivilgesellschaft, lokaler Staat und urbane Umweltpolitik in Los Angeles und Toronto

Grenzen und Möglichkeiten „zivilgesellschaftlicher Gestaltungspolitik“ in Deutschland – Ein Ausblick

H. Heinelt, Die Transformation der Demokratie

H. Mathies, Die Zivilisierung der Ökonomie?

I. Ostner, Familie und Zivilgesellschaft

Th. Jahn/Th. Kluge, Regionale Nachhaltigkeit

K.M. Schmals, Zivile Urbanität

Die Herausgeber:

Dr. Klaus M. Schmals, Professor für Soziologie, Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund;

Dr. Hubert Heinelt, Professor für Politische Wissenschaft, Universität Hannover.

Inhalt: Wandel des Wohnens - die Herausbildung des Idealtypus des modernen Wohnens.

Wohnkultur

I. Die Entstehung der Wohnungsfrage: Wohnen in der Großstadt während der Industrialisierung. Bürgerliche und soziale Wohnkultur

II. Antworten auf die Wohnungsfrage: städtische Wohnungsreform.

III. Hauseigentum und Wohnreform: Wohnungsreform in der Weimarer Republik. Erziehung durch Wohnen - Erziehung zum Wohnen. Wohnungspolitik in der Bundesrepublik. Wohnungspolitik und soziale Lebensweise in der DDR. Wohnungsversorgung. Wohnen von Ausländern. Wohnwünsche und Wohnbedürfnisse.

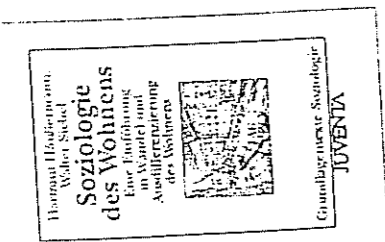
IV. Das Eigenheim, Sozialstruktur und Hauseigentum.

V. Die neuen Wohnungsfragen: Neue Wohnungspolitik und die Unvermeidbarkeit der Wohnungspolitik. Ökologischer Umbau: Wohnen neu lernen? Die Kritik aus der Sicht der Frauen. Tendenzen des Wandels.

Literatur.

Hartmut Häußermann  
Walter Siebel

## Soziologie des Wohnens



Eine Einführung in Wandel und Ausdifferenzierung des Wohnens. Grundlagentexte Soziologie, hrsg. von K. Hurrelmann. 1996, 352 S., br. Juventa Verlag, Weinheim und München.

ISBN 3 7799 0395 4

Bestellnummer: 0395 4

Seit 150 Jahren gibt es eine Wohnungsfrage, die von Anfang an die zwei Fragen nach dem Bild vom richtigen Wohnen und die nach der Wohnungsversorgung beinhaltet. Was ist menschenwürdiges und bedürfnisgerechtes Wohnen, und wie kann eine ausreichende Zahl solcher Wohnungen hergestellt und gerecht verteilt werden?

Dieser Band behandelt beide Aspekte: Was charakterisiert die heutige Wohnform als historisch besondere? Wie hat sie sich herausgebildet und welche Faktoren treiben gegenwärtig wieder über sie hinaus? Wie sind Produktion, Finanzierung und Verteilung des Wohnraums jeweils organisiert und welche Konsequenzen hat das für die Wohnungsversorgung der verschiedenen Schichten der Bevölkerung? Dabei wird sowohl auf die Wohnsituation von Ausländern eingegangen wie auf die unterschiedlichen Effekte der Wohnungspolitik in der BRD und der DDR. Ein ausführlicher Abschnitt befaßt sich mit den politischen, ökonomischen und sozialen Aspekten des Eigenheims. Den Abschluß bilden Überlegungen zu den heute beobachtbaren Tendenzen beim Wandel des Wohnens, seiner Gründe und seiner Konsequenzen für die Wohnungspolitik.

# JUVENTIA

### Auszug aus den „Schnellinformationen“ der BfLR über neu erworbene Literatur

**Jessen Johann**

Der Weg zur Stadt der kurzen Wege - versperrt oder nur lang? Zur Attraktivität eines Leitbildes. In: Arch. f. Kommunalwiss., Stuttgart 35(1996)Bd. 1, S. 1-19, Lit. Stadtstruktur, Städtebauziel, Flächennutzung, Strukturwandel, Sozialwandel, Verkehrsvermeidung, Planungstheorie BfLR; Z 55a

Einsele, Martin (Hrsg.); Peterrek, Michael (Hrsg.); Klein-Knott, Ronald (Hrsg.) Univ. Karlsruhe, Lehrstuhl für Städtebau und Entwerfen (Hrsg.)

Stadt im Diskurs. Beiträge zur aktuellen Städtebaudiskussion. Karlsruhe 1994. 135 S., Kt.; Abb.; Lit.=Karlsruher städtebaul. Schr. Bd. 5 Städtebau, International, Städtebauziel, Verstädterung, Stadtökologie, Stadterneuerung, Wohnungsbau, Segregation, Ideologie, Architektur, Planer Europa, USA BfLR; B 12 840

**Gillwald, Katrin**

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH, Abteilung Sozialstruktur und Sozialberichterstattung (Hrsg.) Ökologisierung von Lebensstilen. Argumente, Beispiele, Einflußgrößen. Berlin 1995. 46 S., Lit.=Pap. Abt. Sozialstrukt. u. Sozialberichterstattung. FS III 95-408 Gesellschaft, Lebensstil, Verhalten, Ökologie, Zukunft, Umweltverträglichkeit, Sozialverträglichkeit BfLR; C 24 757

**Berendt, Ulrike**

Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung GmbH - InWIS -, Bochum (Hrsg.) Wohnungsversorgung und Wohnungsprivatisierung in den neuen Bundesländern. Probleme der Wohnungswirtschaft unter veränderten Rahmenbedingungen aus sozio-ökonomischer Perspektive. Bochum 1995. 202 S., Abb.; Tab.; Lit. Soz. Diplomarbeit; Bochum 1995?=InWIS-Bericht. Nr. 1/95 Wohnungsversorgung, Wohnungspolitik, Wohnungswirtschaft, Wohnungsmarkt, Miete, Immobilienmarkt, Wohnungsmodernisierung, Privatisierung, Regional Ostdeutschland, DDR BfLR; Y 1021/8

**Häußermann, Hartmut**

Der Stadtstaat in der Bundesrepublik Deutschland als Entwicklungsbegrenzung. In: Lokale Demokratie auf dem Prüfstand. Hrsg.: M. Glotz-Richter, T. Krämer-Badoni, W. Petrowsky. Bremen: Ed. Temmen 1994. S. 36-59, Tab.; Lit. Stadt, Bundesland, Steuerkraft, Regional, Infrastruktur, Standortfaktor, Öffentlicher Dienst, Kosten, Demokratie, Gebietsreform Bremen, Bundesrepublik Deutschland BfLR; B 12 870

Albers, Detlev (Proj.-Ltg.)

Europäische Union, Kommission, Generaldirektion Regionalpolitik und Kohäsion, Brüssel (Hrsg.) In den Regionen für die Regionen Europas. Über die Aneignung eines neuen gewerkschaftlichen Arbeitsfeldes. Abschlußbericht Projekt EUREG.=Regionale Strukturpolitik der Gewerkschaften unter den Bedingungen des europäischen Binnenmarktes -EUREG-; Forschungsprojekt Luxemburg: Amt f. Amtl. Veröff. 1995. 332 S., Tab.; Lit.=Regionale Entwicklungsstud. 25 Regionalpolitik, Strukturpolitik, International, Gewerkschaft, EU, Region, Problemraum, Industrieregion, Kooperation Spanien, Frankreich, Italien, Großbritannien, Bundesrepublik Deutschland BfLR; C 24 819

Schwarz, Ullrich (Hrsg.); Meyhöfer, Dirk (Hrsg.) Hamburgische Architektenkammer (Auftr.)

Risiko Stadt? Perspektiven der Urbanität. Deutscher Architektentag 1994 Hamburg. Hamburg: Junius Verl. 1995. 363 S., Abb.; Lit. Stadt, Architektur, Urbanität, Sozialwandel, Räumliche Identität, Sozialstruktur, Stadtökologie, Bebauung, Stadtentwicklung, Telematik BfLR; B 13 189

**Callies, Christian**

Univ. Bayreuth, Abteilung Raumplanung (Hrsg.) Berlin auf dem Weg zur Global City? Zur zukünftigen Raumfunktion Deutschlands größter Stadt. Eine mikroanalytisch-explorative Studie zur Standortverlagerung von Hauptverwaltungen u. anderen zentralen betrieblichen Funktionen international tätiger Unternehmen in die Bundeshauptstadt. Bayreuth 1996. 202 S. Abb.; Tab.; Lit. Geogr. Diplomarbeit; Bayreuth 1995=Beitr.z.Stadt-u.Regionalplanung. H.2 Millionenstadt, Stadtentwicklung, Standortfaktor, Tertiärer Sektor, Regional, Regulationstheorie, Wirtschaft, International, Hauptstadt Berlin BfLR; C 24 900

**Einem, Eberhard von; Gornig, Martion; Diller, Christian; Tockhorn, Marie Luise (Mitarb.)**

Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH, Berlin (Bearb.); Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung -DIW-, Berlin (Bearb.); Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft im Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., Bonn (Hrsg., Auftr.) Revitalisierung der Innenstädte Ostdeutschlands. Gutachten. Bonn 1996? ca. 218 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.=DSSW-Schriften. 19 Stadtentwicklung, Innenstadt, Stadterneuerung, Städtebauziel, Stadtplanung Bundesrepublik Deutschland, Ostdeutschland, Magdeburg, Erfurt, Nordhausen, Wismar, Cottbus, Görlitz BfLR; C 24 057

**Heinz, Werner; Scholz, Carola**

Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.)  
Entwicklungsplanung in ostdeutschen Städten - Suche nach eigenen Wegen.  
Berlin 1996. 295 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.=Difu-Beitr.z.Stadtforsch. 17  
Stadtplanung, Stadtentwicklung, Strukturwandel, Planungsmethode, Planungsorganisation, Kommunalverwaltung, Kooperation, Regional, Modellvorhaben  
Ostdeutschland, Jena, Leipzig, Schwerin, Rostock  
BfLR; B 13 103

Schön, Karl Peter (Red.)

Der **Ausschuß** der Regionen. Themenheft.  
In: Inform.z.Raumentwickl., Bonn (1995)H.12, S. 797-907, Kt.; Abb.; Tab.; Lit.  
EU, Institutionen, Region, Föderalismus, Kompetenz, Planungskompetenz, Regionalpolitik, International  
EU-Staaten  
BfLR; Z 703

Lepesant, Gilles (Hrsg.)

Centre Francais de Recherche en Sciences Sociales, Prague (Hrsg., Verant.)  
Territoires en mutation.  
Prague 1995. 279 S., Kt.; Tab.; Lit.=Cah.du CEFRES. No. 9f  
Raumentwicklung, International, Politik, Sozialwandel, Wirtschaftsentwicklung, EU, Kooperation, Grenzüberschreitend, Raumplanung, Verwaltungsreform  
Tschechische Republik, Slowakei, Tschechoslowakei, Frankreich, Europa/Mitte  
BfLR; A 12 745

**Grzelak, Grzegorz**

Regional Studies Association, London (Hrsg.)  
The regional dimension of transformation in Central Europe.  
London: Kingsley 1996. 152 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.=Regional Policy and Dev.Ser. 10  
Strukturwandel, International, Sozialwandel, Wirtschaftsentwicklung, Marktwirtschaft, Bevölkerungsentwicklung, Arbeitsmarkt, Raumstruktur, Regionale Disparität, Verkehr, Umwelt, Regionalpolitik  
Europa/Mitte, Polen, Tschechische Republik, Slowakei, Ungarn  
BfLR; B 13 071

Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung e.V. -IRS-, Berlin (Hrsg.)

**Lebensstile** und Raumerleben. Zur Analyse u. Empirie von Strukturveränderungen in der sozialen Raumerfahrung.  
Berlin 1995. 97 S., Abb.; Tab.; Lit.=Regio. Beitr.d.IRS. Nr.8  
Lebensstil, Soziologie, Raumforschung, Raumstruktur, Sozialstruktur, Räumliche Identität, Sozialökologie, Siedlungssoziologie, Umweltpsychologie, Mental Map  
BfLR; C 24 440

Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover (Hrsg., Verant.)

**Kurskorrektur** für Raumordnungs- und Verkehrspolitik. Wege zu einer raumverträglichen Mobilität. Wissenschaftliche Plenarsitzung 1994.  
Hannover 1995. V, 98 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.=Forsch.-u.Sitzungsber. Akad.f.Raumforsch.u.Landesplanung. Bd. 198; Wiss.Plenarsitz 1994  
Verkehrspolitik, Raumplanungspolitik, Raummobilität, Verkehrsaufkommen, Zukunft  
Bundesrepublik Deutschland  
BfLR; B 13 149

**Rudolph-Cleff, Annette**

Wohnungspolitik und Stadtentwicklung. Ein deutsch-französischer Vergleich.  
Berlin: Birkhäuser 1996. 270 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit. Karlsruhe, Univ., Diss., 1995=Stadtforsch.aktuell. Bd.55  
Wohnungspolitik, International, EU, Stadtentwicklung, Segregation, Wohnsiedlung, Sozialpolitik  
Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, EU-Staaten  
BfLR; A 12 819

Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover (Hrsg.)

**Agglomerationsräume** in Deutschland. Ansichten, Einsichten, Aussichten.  
Hannover 1996. VI, 401 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.=Forsch.-u.Sitzungsber. Akad.f.Raumforsch.u.Landesplanung. Bd. 199  
Verdichtungsraum, Stadtregion, Großstadt, Industrieregion, Regionalentwicklung, Strukturwandel, Zukunft  
Bundesrepublik Deutschland, Ostdeutschland  
BfLR; B 13 180

**Lee, Seog-Jeong**

Das Stadtbild als Aufgabe. Wege zu einer ganzheitlichen Stadtbildplanung.  
Stuttgart 1995. 301 S., Kt.; Abb.; Lit. Stuttgart, Univ., Diss., 1995  
Stadtgestalt, Stadtbildanalyse, Stadtentwicklung, Stadtplanung, Stadtgestaltung  
San Francisco/Calif., USA, Friedrichstadt, Friedrichshafen  
BfLR; A 12 886

Häußermann, Hartmut (Hrsg.); Neef, Rainer (Hrsg.)

**Stadtentwicklung** in Ostdeutschland. Soziale u. räumliche Tendenzen.  
Opladen: Westdt. Verl. 1996. 323 S., Abb.; Tab.; Lit.  
Stadt, Gesellschaftsordnung, Wirtschaftsordnung, Stadtentwicklung, Strukturwandel, Sozialwandel, Regional  
Ostdeutschland, DDR  
BfLR; B 13 155

Güller, Peter (Hrsg.); Breu, Thomas (Hrsg.)

Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der Wissenschaftlichen Forschung, Nationales Forschungsprogramm 'Stadt und Verkehr', Zürich (Bearb., Hrsg.)  
**Städte mit Zukunft** - ein Gemeinschaftswerk. Synthese des Nationalen Forschungsprogramms „Stadt und Verkehr“.  
Zürich: vdf Hochschulverl. 1996. VIII, 127 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.  
Stadtentwicklung, Zukunft, Stadtverkehr, Kosten, Umweltverträglichkeit, Forschungsprogramm  
Schweiz  
BfLR; B 13 213

**Bertelsmeier, Friedhelm; Frese, Alexandra; Hillesheim, Dieter; Lutter, Horst; Lütz, Thomas; Schmidt, Volker**

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn (Hrsg.)  
Laufende Raumbewertung Europa. Daten zur Struktur u. Entwicklung der Regionen der Europäischen Union.  
Bonn 1995. 133 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.; Reg.=Mater.z.Raumentwickl. H.71  
EU, Region, Regionalentwicklung, Indikator, Bevölkerung, Erwerbstätigkeit, Arbeitslose, Erreichbarkeit, International  
EU-Staaten  
BfLR; C 24 638

**Identities, citizenship and power in the cities.** Themenheft.

In: Urban Stud., Abingdon 33(1996)Nr.8, S.1255-1521, Kt.; Abb.; Tab.; Lit.  
Städtebaupolitik, Kommunalpolitik, Kooperation, Grenzüberschreitend, Wirtschaftsentwicklung, Regional, Sozialstruktur, Stadterneuerung, Unternehmen, Telekommunikation, Stadtforschung, Regulationstheorie  
Großbritannien, USA, Europa  
BfLR; Z 2457a

Gahlen, Bernhard (Hrsg.); Hesse, Helmut (Hrsg.); Ramser, Hans Jürgen (Hrsg.)

Wirtschaftswissenschaftliches Seminar Ottobeuren (Hrsg., Verant.)  
**Standort** und Region. Neue Ansätze zur Regionalökonomik.  
Tübingen: Mohr 1995. 342 S., Abb.; Tab.; Lit.=Wirtschaftswiss.Semin.Ottobeuren. Bd.24  
Regionalökonomie, Regionalwissenschaft, Regionalentwicklung, Standorttheorie, Wachstumstheorie, Verdichtungsraum, Externe Effekte, Infrastruktur, Bildung, Regionale Wirtschaftspolitik  
BfLR; B 13 101

**Bergmann, Eckhard; Gatzweiler, Hans-Peter; Güttler, Helmut; Lutter, Horst; Renner, Mechthild; Wiegandt, Claus-Christian**

Nachhaltige Stadtentwicklung. Herausforderung an einen ressourcenschonenden u. umweltverträglichen Städtebau.  
In: Inform.z.Raumentwickl., Bonn (1996)H.2/3, S.71-97, Abb.; Tab.; Lit.  
Stadtentwicklung, Zukunft, Umweltverträglichkeit, Innenstadt, Stadtrand, Stadmland, Flächennutzung, Stadtverkehr, Umweltpolitik, Umweltökonomie, Sozialverträglichkeit, Städtebaubericht  
Bundesrepublik Deutschland  
BfLR; Z 703

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn (Bearb., Hrsg.); Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn (Auftr.)

**Trendscenarien** der Raumentwicklung in Deutschland und Europa. Beitrag der deutschen Delegation im Ausschuß für Raumentwicklung zu einem europäischen Raumentwicklungskonzept. Dokument der französischen Ratspräsidentschaft für das informelle Minister-treffen am 30./31. März 1995.  
Bonn 1995. 49 S., Kt.; Lit.  
Raumentwicklung, EU, Szenario, Siedlungsstruktur, Stadt, Verkehr, Umwelt, Stadt-Land-Beziehungen, Raumplanungspolitik, International  
Bundesrepublik Deutschland, Europa  
BfLR; C 24 701

**Walther, Uwe-Jens; Sombriger, Angelika; Stein, Ursula**

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn (Hrsg.)  
Wohnsituation Alleinerziehender. 3: Ergebnisse des Forschungsfeldes „Wohnsituation Alleinerziehender und alleinstehender Schwangerer in Nottage“ des Experimentellen Wohnungs- u. Städtebaus.  
Bonn 1996. 142 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.=Mater.z.Raumentwickl. H. 78  
Wohnen, Familie, Familienstand, Wohnungsnutzung, Wohnungspolitik, Infrastrukturpolitik, Sozialer Wohnungsbau, Städtebau, Soziale Dienste, Modellvorhaben  
Bundesrepublik Deutschland  
BfLR; C 23 136/3

Budäus, Dietrich (Hrsg.); Engelhardt, Gunther (Hrsg.)

**Großstädtische** Aufgabenerfüllung im Wandel.  
Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft 1996. 273 S., Abb., Tab.; Lit.; Reg.=Schr.z.öffentl.Verwalt.u.öffentl.Wirtsch. Bd.148  
Öffentliche Aufgabe, Stadtregion, Großstadt, Strukturwandel, Kommunalverwaltung, Verwaltungsorganisation, Kommunalpolitik, Umweltschutz, Abfallwirtschaft, Verwaltungswissenschaft, Finanzwissenschaft, Stadtsoziologie  
Bundesrepublik Deutschland, Hamburg, Frankfurt am Main, Segeberg/Kreis  
BfLR; B 13 219

**Strubelt, Wendelin**

Entwicklung und Probleme der Agglomerationsräume in Deutschland.  
In: Raumforsch.u.Raumordn., Köln 54(1996)H.4, S.257-261  
Raumentwicklung, Siedlungsstruktur, Verdichtungsraum, Stadt, Stadtregion, Wettbewerb, Sozialwandel, Segregation  
Bundesrepublik Deutschland  
BfLR; Z 700

**Busch, Klaus**

Univ. Oldenburg, Bibliotheks- und Informationssystem (Hrsg.)  
Kindgerechte Wohnumwelt, Grundsätze einer an den Bedürfnissen von Kindern orientierten Planung städtischer Wohnquartiere.  
Oldenburg/Oldb. 1995. 164 S., Abb.; Lit.=Beitr.d.Univ.Oldenburg z.Stadt-z.Regionalplanung. 9  
Stadtplanung, Stadtgestaltung, Kind, Spielplatz, Wohnumfeld, Wohnviertel, Wohngebäude, Stadtraum, Freifläche  
Nürnberg, Wien, Österreich, Wetzlar  
BfLR; A 12 820

European Union, Commission, Directorate-General for Regional Policy and Cohesion, Brussels (Hrsg.)  
**Prospects for the development of the central and capital cities and regions.**  
Luxembourg: Office for Official Publ. 1996. 266 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.=Regional Dev.Stud. 22  
Regionalentwicklung, International, Stadtentwicklung, Stadregion, Verdichtungsraum, Ländlicher Raum, EU, Bevölkerungsentwicklung,  
Wirtschaftsentwicklung, Verkehr, Umwelt, Regionalpolitik, Szenario  
BfLR; C 25 182

**Weller, Ingeborg**

Kontexteffekte in Eurobarometer-Umfragen. Theoretische Implikationen u. praktische Bedeutung.  
Münster: Waxmann 1996. ca. 234 S., Abb.; Tab.; Lit.  
Heidelberg, Univ., Diss., 1995=Internat.Hochschulchr. Bd.193  
Befragung, Öffentlichkeit, Lebensqualität, Politik, International, Räumliche Identität, EG, EU  
BfLR; A 12 883

**Breuste, Jürgen (Hrsg.)**

**Stadtökologie und Stadtentwicklung: das Beispiel Leipzig.** Ökologischer Zustand u. Strukturwandel einer Großstadt in den neuen  
Bundesländern.  
Berlin: Analytica Verlagsgesellschaft 1996. 336 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.=Angew.Umweltforsch. Bd.4  
Stadtökologie, Stadtentwicklung, Stadregion, Stadtrand, Raumressource, Flächennutzung, Stadtstruktur, Städtebau, Umweltverträglichkeit,  
Sozialverträglichkeit  
Leipzig, Leipzig/Raum  
BfLR; B 13 247

**Scheller, Andrea**

Univ. Zürich, Geographisches Institut, Abteilung Anthropogeographie (Hrsg.)  
Frau Macht Raum. Geschlechtsspezifische Regionalisierungen der Alltagswelt als Ausdruck von Machtstrukturen.  
Zürich 1995. 151 S., Tab.; Lit. Zürich, Univ., Diplomarbeit, 1995=Anthropogeographie. Vol. 16  
Frau, Gesellschaft, Sozialgeographie, Stadtraum, Aktionsraum, Regionalisierung  
BfLR; A 12 812

**Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter**

Dienstleistungsgesellschaften.  
Frankfurt/M.: Suhrkamp 1995. 214 S., Abb.; Tab.; Lit.=Ed.Suhrkamp,N.F. Bd.964  
Tertiärer Sektor, Gesellschaft, Arbeitsmarkt, Raumstruktur, Frauenerwerbstätigkeit, Kultur, Sozialwandel, Zukunft  
Bundesrepublik Deutschland, Schweden, USA  
BfLR; A 13 023

**Bohnenkamp, Jürgen**

Neue Urbanität auf alten Flächen. Vitalisierung von Industriebrachen durch ein funktionsgemischtes Planungsmodell.  
Dortmund 1996. IV, 203 S., Kt.; Ab.; Tab.; Lit. Dortmund, Univ., Diss., 1996  
Stadtstruktur, Baublock, Städtebauziel, Gemischte Baufläche, Gewerbliche Brachfläche, Urbanität, Stadtentwicklung, Flächennutzung,  
Raummodell, Szenario  
Duisburg, Barcelona, Spanien  
BfLR; C 25 032

**Süß, Werner (Hrsg.)**

**Hauptstadt Berlin.** Band 3: Metropole im Umbruch.  
Berlin: Berlin Verl.Spitz 1996. 568 S., Abb.; Tab.; Lit.  
Hauptstadt, Stadtentwicklung, Strukturwandel, Wirtschaftsentwicklung, Regional, International, Dienstleistungsstandort, Föderalismus,  
Bundesland, Zukunft  
Berlin, DDR, Brandenburg, Bundesrepublik Deutschland  
BfLR; B 12 751/3

**Brune, Walter; Pohlmann, Andreas (Mitarb.)**

Die Stadtgalerie. Ein Beitrag zur Wiederbelebung der Innenstädte.  
Frankfurt/M.: Campus Verl. 1996. 240 S., Abb.; Lit.  
Fußgängerstraße, Innenstadt, Stadtgestalt, Attraktivität, Urbanität, Einkaufsstraße, Einzelhandel, Architektur, Baukonstruktion, Stadtplanung  
Bundesrepublik Deutschland, Österreich  
BfLR; B 13 192

**Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover (Hrsg., Verant.)**

**Zukunftsaufgabe** Regionalplanung. Wissenschaftliche Plenarsitzung 1995 in Chemnitz.  
Hannover 1996. VIII, 181 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.=Arbeitsmater.f.Raumforsch.u.Landesplanung. Nr.221  
Regionalplanung, Zukunft, Planungsprozeß, Regionalplanungsprogramm, Planungsorganisation, Kooperation  
BfLR; C 24 928

**Strubelt, Wendelin**

Regionale Netzwerke in Europa. Probleme u. Perspektiven.  
In: Europäische Netzwerke für die Regionalentwicklung. Hrsg.: H. Tödting-Schönhofer, Österr.Inst.f.Raumplanung.  
Wien 1995. S.111-130, Kt.; Lit.=Forschungsbericht  
Kooperation, Interregional, International, Zentraler Ort, Infrastruktur, Institutionen, Geschichte, Sozialwissenschaft  
Europa  
BfLR; C 24 416

**Vester, Michael (Hrsg.)**

**Untereentwicklung** und Selbsthilfe in europäischen Regionen. Genossenschaft, Schattenwirtschaft, Regionalinitiativen u. EG-Politik.  
Alentejo - Andalusien - Aveiro - Asturien - Emilia Romagna - Mezzogiorno - Ostdeutschland - Polen.  
Hannover: Offizin-Verl. 1993. 334 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.=Schriftenr. „Regionen in Europa“. Bd.1  
Regionalentwicklung, International, EU, EG, Regionale Disparität, Selbsthilfe, Strukturpolitik, Strukturwandel, Sozialwandel, Genossen-  
schaft, Landwirtschaftliche Kooperation, Informelle Wirtschaft  
Spanien, Portugal, Italien, Ostdeutschland, Polen  
BfLR; A 12 931

**Lindner, Rolf (Hrsg.)**

Die **Wiederkehr** des Regionalen. Über neue Formen kultureller Identität.  
Frankfurt/M.: Campus Verl. 1994. 257 S., Kt.; Abb.; Lit.  
Räumliche Identität, Regionalismus, Region, Kultur, Sozialpsychologie, Regionalentwicklung, Regionalpolitik, Verhalten, Kulturpolitik  
Siegerland, Ostfriesland, Hessen, Marl, Ruhrgebiet, Spanien  
BfLR; A 12 884

**Stiens, Gorhard**

Prognostik in der Geographie.  
Braunschweig: Westermann 1996. 223 S., Abb.; Tab.; Lit.: Reg.=Das geogr.Seminar  
Prognose, Regionalprognose, Szenario, Modellrechnung, Wirkungsanalyse, Planungsmethode, Simulation, Zukunftswissenschaft,  
Geographie, Zeitreihenanalyse  
BfLR; A 12 994

**Friedrichs, Jürgen (Hrsg.); Kecskes, Robert (Hrsg.)**

**Gentrification:** Theorie und Forschungsergebnisse  
Opladen: Leske u. Budrich 1996. 325 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.  
Stadtsoziologie, Sozialökologie, Wohnwert, Stadtviertel, Wohnviertel, Sozialstruktur, Nachbarschaft, Einzelhandel, Segregation, Sozialwandel, Strukturwandel  
Köln, Ostdeutschland, Magdeburg, Erfurt, Hamburg  
BfLR; A 13 001

**Diekmann, Andreas (Hrsg.); Jaeger, Carlo C. (Hrsg.)**

**Umweltsoziologie**  
Opladen: Westdr. Verl. 1996. 584 S., Abb.; Tab.; Lit.=KölnerZ.f.Soziol.u.Sozialpsychol. S.-H.36  
Umwelt, Sozialwissenschaft, Soziologie, Ökologie, Umweltpsychologie, Sozialökologie, Sozialwandel, Umweltpolitik, Methodologie  
BfLR; B 13 289

**Garber, Judith A. (Hrsg.); Turner, Robyne S. (Hrsg.)**

**Gender** in urban research.  
Thousand Oaks/Calif.: Sage Publ. 1995. XXVI, 310 S., Tab.; Lit.; Reg.=Urban Aff.annu.Rev. 42  
Frau, Stadtforschung, Gesellschaft, Sozialwissenschaft, Politikwissenschaft, Wohnungspolitik, Kriminalität, Volksgruppe, Frauenerwerbstätigkeit, Städtebaupolitik  
USA  
BfLR; B 13 129

**Albrecht, Rainer**

Arbeitsgruppe für Regionalplanung, Berlin (Bearb.); Informationszentrum Raum und Bau -IRB-, Stuttgart (Hrsg.); Bundesministerium für  
Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn (Auftr.)  
Ökologische Bewertung unterschiedlicher Entwicklungspfade der Stadtentwicklung. FP 89.20. Schlußbericht.  
Stuttgart: IRB Verl. 1992. ca. 324 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.=Forschungsbericht T 2674  
Stadtentwicklung, Innenstadt, Stadtrand, Pfadanalyse, Stadtökologie, Modellrechnung, Umweltbelastung, Stadtverkehr, Bewertungsme-  
thode  
Göttingen, Bremen, Berlin  
BfLR; C 25 243

**Tayama, Teruaki (Hrsg.); Weiß, Erich (Hrsg.)**

Europäische Fakultät für Bodenordnung, Straßburg (Hrsg., Verant.)  
**Bodenprobleme** am Stadtrand. Dt.; franz.; engl.=Problemes fonciers dans la peripherie urbaine; Paralleltitel, franz.  
Frankfurt/M.: Lang 1996. IX, 289 S., Kt.; Abb.; Tab.; Lit.=Forsch.d.Eur.Fak.f.Bodenordn. Bd.21/Trav.sci.de la Fac.Eur.des Sci.du Fon-  
cier. 21  
Flächennutzung, Regional, Stadtrand, Nutzungskonflikt, Stadtplanung, Raumplanung, International, Bodenpolitik, Geoinformationssy-  
stem, Landschaftsplanung, Umweltplanung  
Europa, Niederlande, Großbritannien, Polen, Ungarn, Bundesrepublik Deutschland, Japan, Kuba  
BfLR; A 12 831

**Breuer, Bernd; Hunger, Bernd; Westermann, Stephan**  
Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn (Bearb.); StadtBüro Junger, Berlin (Bearb.); Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn (Hrsg., Auftr.)  
Städtebauliche Entwicklung großer Neubaugebiete in den neuen Bundesländern und Berlin-Ost. Forschungsvorhaben des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus.  
Bonn 1996. 89 S., Kl.; Abb.; Tab.; Lit.  
Städtebau, Stadterneuerung, Wohnsiedlung, Neuer Stadteil, Neue Stadt, Wohnungsbau, Wohnungsmodernisierung, Regional, Partizipation, Modellvorhaben  
Berlin, Dranske, Rostock, Ludwigsfelde, Halle/Saale, Stendal, Dresden, Leipzig  
BfLR; B 13 248

**Ausgewählte Veröffentlichungen  
der Bundesforschungsanstalt für  
Landeskunde und Raumordnung**

**Informationen zur  
Raumentwicklung**

Die Stadt als Erlebniswelt  
Heft 6.1996, 10,-- DM

Ballungsraumverkehr  
Integrierte Verkehrsplanung und  
Verkehrsvermeidung  
Heft 7/8.1996, 20,-- DM

Neuabgrenzung des Fördergebiets  
der Gemeinschaftsaufgabe  
„Verbesserung der regionalen  
Wirtschaftsstruktur“  
Heft 9.1996, 10,-- DM

Zentrale Orte im Wandel der  
Anforderungen  
Heft 10.1996, 10,-- DM

**Materialien zur  
Raumentwicklung**

Umweltschonend Planen, Bauen  
und Wohnen  
Ergebnisse des Forschungsfeldes  
Städtebauliche Qualitäten im  
Wohnungsneubau  
Heft 79, 18,-- DM

---

Diese Veröffentlichungen sind über den Buchhandel zu beziehen oder beim Selbstverlag der  
BfLR, Postfach 20 01 30, 53131 Bonn.