

geographische  
*revue*

Zeitschrift für Literatur und  
Diskussion

Jahrgang 4 · 2002 · Heft 1

Literatur und  
Diskussion

## Inhalt

Kurt Hübner:	3	Wolfram Jäckel:	61
Alarmismus und Optimismus in der jüngsten Internationalisierungsdiskussion		Durch Globalisierung und Good Governance Armut bekämpfen.	
Verkehr(ter) Raum. Does space matter? Ein Disput:	19	Rainer Neef:	73
Joachim Scheiner:	19	Gespaltene Städte, Armuts- entwicklungen und benach- teiligte Wohngebiete	
Die Angst der Geographie vor dem Raum		Einzelrezensionen	85
Gerhard Bahrenberg:	45		
Space matters?			

---

Herausgeber, Selbstverlag:  
Geographische Revue e.V., Flensburg  
Redaktion:  
Wolfgang Aschauer (verantwortlich für  
diese Ausgabe), Günther Beck ,  
Jörg Becker  
Druck:  
Rhiem Druck GmbH, 46562 Voerde  
Layout und Satz:  
Günter Raabe, 37079 Göttingen  
Copyright:  
Geographische Revue e.V.  
ISSN: 1438-3039  
Das Einzelheft kostet 9,00 EUR (incl.  
Versandkosten), das Jahresabonnement  
15,00 EUR (incl. Versandkosten).

Die Geographische Revue erscheint  
zweimal im Jahr.  
Redaktions- und Bestelladresse:  
Dr. Jörg Becker, Institut für Geographie,  
Universität Potsdam, Postfach 60 15 53,  
14415 Potsdam  
Die Redaktion lädt alle Interessenten zur  
Mitarbeit ein. Für unverlangt eingesandte  
Manuskripte kann jedoch keine Gewähr  
übernommen werden.  
Rezensionsexemplare (bitte zwei Exem-  
plare) werden erbeten an:  
PD Dr. Wolfgang Aschauer,  
An der Reitbahn 15 b  
24937 Flensburg  
Internet: [www.geographische-revue.de](http://www.geographische-revue.de)

Kurt Hübner ■

## Alarmismus und Optimismus in der jüngsten Internationalisierungsdiskussion

Sozialwissenschaftler sind eitle Zeitgenossen. Sie sind allzeit bereit, neue Begrifflichkeiten und Konzepte zu prägen, mit denen sie innerhalb ihrer Disziplinen und in der Öffentlichkeit Furore machen können. Ihrer selbstreferentiellen Organisationslogik zufolge werden diese Begriffe und Themen dann in eine disziplinäre *diskursive Schleife* eingebracht, die im Ergebnis eine exponentielle Verbreitung des Themas bewirkt. Es ist mithin kein Wunder, dass die mit dem Aufstieg der Globalisierungsvokabel Ende der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts erfolgte Verdrängung der Begriffe/Konzepte “Weltwirtschaft” und “Internationalisierung” zu einer wahren Flut von Veröffentlichungen geführt hat. Es gibt keine Subdisziplin, die das Thema ausgelassen hat. Selbst die *American Philosophical Society* hat sich nicht gescheut, einen der Stars unter den lebenden Ökonomen, James Tobin, zu einer ihrer Jahrestagungen einzuladen und am Symposium *The Globalization of the World Economy* teilnehmen zu lassen<sup>1</sup>. Wer mit dem *modus operandi* der Wissenschaften im Zeitalter der Repoduzierbarkeit vertraut ist, dürfte nicht überrascht sein, dass auch in diesem Falle die sozusagen hegelianische Erwartung eines Umschlags von Quantität in Qualität enttäuscht wird. Die Häufigkeit, mit der die Globalisierungsvokabel auf Buchdeckeln, in Aufsätzen, als definierender Bestandteil von Konferenzen und auch als Namensteil politischer Akteure auftaucht, stimmt mit dem Zuwachs an Erkenntnis keineswegs automatisch überein. Auch gilt, dass nicht immer “Globalisierung” drin ist wo “Globalisierung” draufsteht. So hat sich etwa der Campus-Verlag, um nur eines von vielen Beispielen anzuführen, nicht gescheut, das hochgradig-interessante Buch von Daniel Cohen unter dem Titel “Fehl-diagnose Globalisierung” zu veröffentlichen, obwohl der Autor sich auf Fragen der ökonomischen Globalisierung gar nicht erst einlässt, sondern die Beschäftigungs- und Wachstumsprobleme europäischer Volkswirtschaften gerade abseits der Globalisierungsdimension sucht (Cohen, D. 1998).

Wissenschaft ist eben auch ein positionales Spiel, bei dem es um Reputation, Einfluss und Macht und nicht zu vergessen: um Revenuen geht. Es wäre freilich verfehlt und darüber hinaus auch langweilig, die Debatte um *Globalisierung* allein innerhalb eines solchen Referenzsystems zu interpretieren. *Globalisierung* ist vor allem ein Vorgang, der sich als Herausforderung für etablierte Paradigmen darstellt. Eingeschliffene Betrachtungsweisen und Erklärungsmuster werden durch die grenzüberschreitenden politischen, kulturellen,

sozialen, ökologischen und ökonomischen Vorgänge, die gemeinhin unter *Globalisierung* rubriziert werden, auf ihre Tauglichkeit getestet. Die Veröffentlichungen zum Thema können deshalb als Antworten auf diese Herausforderungen gelesen werden. Folgt man dieser Leseweise, dann erweisen sich die Sozialwissenschaften als hochgradig produktiv, jedenfalls wenn man die Steigerungsrate des einschlägigen akademischen Outputs als Messlatte nimmt. Wenn es denn stimmt, dass die in dem von Leggewie/Münch (2001) organisierten Band *Politik im 21. Jahrhundert* versammelten Autoren den gegenwärtigen mainstream in Soziologie und Politikwissenschaften abbilden, dann ist Globalisierung *das* Thema des 21. Jahrhunderts. Vor allem die durch den Prozess ökonomischer Globalisierung vorangetriebene Entgrenzung von Räumen bestimmt dieser Sichtweise zufolge die Agenda des politischen und sozialen Systems. Andere Beiträge wiederum stellen auf die Krisenhaftigkeit der Globalisierungsvorgänge und/oder die dadurch verstärkten Tendenzen internationaler Ungleichheit ab (Brenner 2001; Pietersen 2000; Neal/Weidenmier 2001). Der enorme wissenschaftliche Output, so zeigt freilich die nähere Lektüre, hat mehr Unklarheit als Klarheit geschaffen. Es gibt wohl wenige Felder innerhalb der Sozialwissenschaften, auf dem die Positionen so weit auseinanderklaffen.

Aus heutiger Warte lassen sich drei Generationen der Globalisierungsliteratur unterscheiden. Die *erste Generation* von Arbeiten ist bestimmt durch die *hyperglobalists* (Held/McGrew/Goldblatt/Perraton 1999), die Globalisierung als eine neue Phase kapitalistischer Entwicklung begreifen, die durch eine eindeutige und nicht zu brechende Dominanz 'des Globalen' gegenüber 'dem Nationalen' gekennzeichnet ist. Die *zweite Generation* von Arbeiten ist in gewisser Weise eine Reaktion auf die Veröffentlichungen der ersten Generation und bestimmt durch eine Relativierungshypothese. Es lassen sich eine weiche und eine harte *Relativierungshypothese* unterscheiden. Erstere bemüht sich um eine möglichst präzise Erfassung von Globalisierungsvorgängen und ordnet diese in Schemata längerfristiger struktureller Entwicklungen ein. Abgehoben wird vor allem auf die unterschiedlichen *Formen* von Globalisierung. In der harten Variante wird zu zeigen und zu argumentieren versucht, dass die seit den siebziger oder achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts zu verzeichnenden Globalisierungsvorgänge keinen eigentlichen Neuigkeitswert besitzen und deshalb die Arbeiten der ersten Generation viel Aufregung um Nichts machen. Die *dritte Generation* von Arbeiten versucht solche Auseinandersetzungen hinter sich zu lassen und interpretiert die *Globalisierungsprozesse als empirische, theoretische wie methodische Herausforderungen der sozialwissenschaftlichen Paradigmen*. Es geht hier in erster Linie um die Modifikation etablierter Paradigmen. Obgleich die Rede von drei Generationen von Globalisierungsliteratur eine zeitliche Abfolge nahelegt, sollte diese Insinuation nicht überbewertet werden. Tatsächlich überschneiden sich die Generationen, und vor allem: jede Generation kämpft mit viel Elan um die Interpretationshoheit. Geredet wird mit vielen Zungen, und von einem herrschaftsfreien Diskurs kann keine Rede sein.

## Clash der Generationen

Wer schon immer der Meinung war, Alles hänge mit Allem zusammen, dürfte große Freude an der Globalisierungsdebatte haben, ist es doch jetzt opportun, auch noch jedes lokale Ereignis mit dem Grossen Ganzen in Verbindung zu bringen. *Contagion* ist nicht nur ein zentrales Feld der finanzwirtschaftlich ausgerichteten Krisenliteratur, sondern überhaupt eines der methodischen Zentralkonzepte der ersten und zweiten Generation der Globalisierungsliteratur. Indem Globalisierung als *cover concept* entwickelt wird, wird es möglich, auch noch die heterogensten Prozesse als logischen Zusammenhang zu verstehen und Ordnung in das soziale Durcheinander zu bringen (Nassehi 1999). Und noch besser: Ein weit gefasster Begriff von Globalisierung erlaubt es, hierarchische theoretische Beziehungen aufzubauen und auf diese Weise Eindeutigkeiten in einer wenig eindeutigen Welt aufzuzeigen<sup>2</sup>. Ein genauerer Blick zeigt aber auch, dass solche Konzepte häufig genug nur die modische Verpackung für das Recycling alter theoretischer Konzepte sind (Kellner 2000).

Insbesondere die erste Generation der Globalisierungsliteratur hat die seit den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts zu verzeichnende Zunahme grenzüberschreitender ökonomischer, sozialer, kultureller, politischer und ökologischer Prozesse zum Anlass genommen, unter Nutzung ihrer bewährten analytischen Konzepte Globalisierung als eine *neue Epoche* zu interpretieren: “Wir schlagen vor”, so etwa Altvater/Mahnkopf (1999:31) unter Anlehnung an Held u. a. (1999), “Globalisierung als einen Prozess der Transformation einer Gesellschaftsformation zu fassen, als eine ‘great transformation’ des späten 20. Jahrhunderts”. Eine solche Polanyische Transformationsthese legt auch Giddens (1995) seinen Arbeiten zugrunde, wenn er den Vorgang der Globalisierung verantwortlich macht für das Durchschütteln aller bestehenden Institutionen, Normen und Praktiken. Es bleibt zwar unklar, was den Prozess der Globalisierung als Neuigkeit erscheinen lässt, doch offensichtlich hat es mit den Niveauveränderungen grenzüberschreitender Vorgänge zu tun. Irgendwann in den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts sind Beschleunigungen eingetreten, die den genannten Prozess zu einer gewaltigen Transformation hat werden lassen (Altvater/Mahnkopf 1999:57ff.)<sup>3</sup>

Sehen Altvater/Mahnkopf in dieser großen Transformation in erster Linie soziale, ökonomische und ökologische Katastrophen aufscheinen, so dominieren bei Giddens eindeutig die Chancen, die der Prozess der Globalisierung eröffnet. Optimismus ist auch die dominante Botschaft in den Arbeiten von Beck (1999), dessen Globalisierungsverständnis an sein Konzept der Moderne anknüpft und der internationale Kooperation sowie die Rolle von Nicht-Regierungsorganisationen bei der Gestaltung des politischen Wandels betont. Folgt man wiederum Wallerstein (1999), dann ist der gesamte Globalisierungsdiskurs und insbesondere die transformatorische Leseweise von Globalisierung ein einziges Missverständnis. Wallerstein erinnert daran, dass “die Prozesse, die wir gemeinhin als Globalisierung bezeichnen, in keiner Weise neu sind. Sie existieren vielmehr seit etwa 500

Jahren” (ders. 1999:1, Übersetzung K.H.). Dieser Sichtweise zufolge lässt sich Globalisierung nur adäquat verstehen, wenn man zwei unterschiedliche Zeitkonzepte unterscheidet. Zum einen die Zeitperiode zwischen 1945 und heute, die als ein Kondratieff-Zyklus der Welt-Wirtschaft, bestehend aus einer langen Aufschwungphase (1945 bis 1967/73) und einer langen Abschwungphase (1967/73 bis heute) besteht. Zum anderen die Lebenszyklusperiode der kapitalistischen Welt-Wirtschaft, die von 1450 bis heute währt. Die Lebenszyklusperiode hat eine Entstehungs-, eine Normalisierungs- und eine Endperiode. Die Abschwungphase des Kondratieff-Zyklus seit Anfang der siebziger Jahre interpretiert die Welt-System-Theorie als Schritt in Richtung der “Endkrise” des kapitalistischen Welt-Systems.

Dieser Entwicklungspessimismus, der analytisch auf der globalen Unterkonsumtionstheorie einer Rosa Luxemburg basiert, wird indes nicht von allen Repräsentanten der Welt-System-Theorie geteilt. Arrighi (1994; 1997; 1999) stimmt zwar mit Wallerstein überein, dass die heutige Entwicklungsphase des kapitalistischen Welt-Systems in einer Sackgasse gelandet ist, doch sieht er innerhalb des Systems Möglichkeiten, aus dieser Sackgasse auszubringen. Da Arrighi zufolge seit den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts eine – im historischen Maßstab einzigartige – Entkopplung von ökonomischer und militärischer Macht zu beobachten ist und dem westlichen Kapitalismus ein China-dominiertes Rivale in Gestalt einer asiatischen Kapitalismusformation entgegenwächst, bestehe durchaus die Möglichkeit, das systemische Chaos in neue Strukturen *globaler governance* zu überführen<sup>4</sup>.

Ob Endkrise oder nicht, die erste Generation der Globalisierungsdebatte bemüht sich redlich, den quantitativ und qualitativ neuen Charakter der weltweiten Entwicklungsprozesse zu unterstreichen. Vor allem die durch die neuen Informations- und Kommunikations- sowie Transporttechnologien vorangetriebene Raum-Zeit-Kompression wird zum Anlass genommen, das *Ende der Geographie* auszurufen<sup>5</sup> “To allow communications to work their magic, poor countries will need sound regulations, open markets, and, above all, widely available education. Where these are available, countries with good communications will be indistinguishable. They will have access to services of world class quality. They will be able to join a world club of traders, electronically linked, and to operate as though geography has no meaning. This equality of access will be one of the great prizes of the death of distance.” (Cairncross 2001:16) Die wichtigste Rolle spielen in solcher Art Argumentationen die globalen Finanzmärkte, die – folgt man wieder Altvater/Mahnkopf (1999:60) – dazu führten, dass der Lebensrhythmus der Menschen in verschiedenen Weltregionen durch *eine* Weltzeit getaktet sei. Die in Nanosekunden weltweit übermittelten Preise von Geld und Kapital konstituieren dieser Sichtweise zufolge einen globalen Integrationszusammenhang, dem kein nationaler Raum entkommen könne. Arbitrageaktionen bewirken einen blitzschnellen Ausgleich von Preisdifferenzen, mit der Folge, dass sich letztlich ein einheitlicher Preiszusammenhang herausbildet, der sich für individuelle Akteure als ein Sachzwang darstellt, dem sie sich anzupassen hätten.

Getragen von der klassischen und neoklassischen Idee des *Law of One Price* hat dieses

Konzept einer globalen Konvergenz von zunächst Preisen und dann folgerichtig Strukturen und Prozessen die erste und spiegelbildlich die zweite Generation der Globalisierungsdebatte bestimmt. Hübner (1998) etwa versuchte zu zeigen, dass selbst für den Fall der vergleichsweise hochgradig globalisierten Geld- und Kapitalmärkte von einem strikten globalen Preiszusammenhang nicht gesprochen werden sollte. Investitions- und Sparentscheidungen sind nach wie vor in starkem Masse von nationalen und nicht von globalen Faktoren bestimmt. Hirst/Thompson (1999) versuchten empirisch nachzuweisen, dass der globale Produktionszusammenhang eher schwach ausgeprägt sei und die Rolle transnationaler Konzerne in der globalisierungskritischen Literatur eher überbewertet werde<sup>6</sup>. Kleinknecht/Wengel (1998) wiederum verweisen darauf, dass der grenzüberschreitende Handel mit Waren und Dienstleistungen zwar zugenommen habe, aber kein globaler Handel sei, sondern sich auf politisch-ökonomische Räume konzentriere. Findlay/O'Rourke (2002) untersuchen die langfristigen Preiszusammenhänge der Rohstoffmärkte zwischen 1500 und 2000, allein um festzustellen, dass das empirische Wissen begrenzt und deshalb die Redeweise vom prinzipiellen Wirken des *Law of One Price* wenig substantiiert sei. Obstfeld/Taylor (2001) unterstreichen in ihrer sorgfältigen Studie der Globalisierung der Kapitalmärkte, dass die gegenwärtige Phase in keiner Weise das Prädikat einer Neuheit erhalten sollte, was im Umkehrschluss bedeutet, dass die Transformationsinterpretation empirische Beweisprobleme hat. Crafts (2000) und Crafts/Venables (2001), neben anderen, haben empirisch wie analytisch gezeigt, dass der Globalisierungsprozess zwar positive Wachstumsimpulse gezeitigt hat, aber die Verteilung dieser Impulse höchst ungleich ist und deshalb nicht von einem Prozess der Konvergenz, sondern der Divergenz gesprochen werden sollte. Seit den siebziger Jahren kann die Zunahme ökonomischer Ungleichheit zwischen und innerhalb von nationalen Volkswirtschaften beobachtet werden. Während in der *golden age*-Phase 1950–73 die Relation des Pro-Kopf-Einkommens zwischen den reichsten und den ärmsten Volkswirtschaften der Welt von 15:1 auf 13:1 zurückging, ist sie bis 1998 wieder auf 19:1 angestiegen (Maddison 2001:126; Kaplinsky 2001). Allerdings sollte diese Ungleichheitstendenz nicht automatisch vollständig dem Prozess ökonomischer Globalisierung zur Last gelegt werden. Institutionelle Anpassungsstrukturen und etablierte Entwicklungspfade scheinen eine nicht zu unterschätzende Rolle zu spielen, wenn es um die Gestaltung der Integration nationaler Räume geht (Lindert/Williamson 2001). Der institutionelle Optimismus, den auch eine Reihe von Arbeiten der zweiten Generation auszeichnet<sup>7</sup>, sollte aber auch nicht überbewertet werden. Selbst wenn es einen Königsweg der Globalisierung gäbe, könnte er nicht beliebig von einem nationalen Raum auf den anderen übertragen werden<sup>8</sup>.

Die Widersprüche in der ersten und zweiten Generation könnten nahezu beliebig weiter ausgebreitet werden. So ist beispielsweise nach wie vor höchst umstritten, welche Implikationen der Prozess ökonomischer Globalisierung für den Nationalstaat und dessen Souveränität hat. Die Positionen auf diesem Felde sind, vorsichtig ausgedrückt, nicht gerade kompatibel. Sie reichen von der These einer nahezu vollständigen Transformation der

westlichen Sozialstaaten zu *Wettbewerbsstaaten* über die These von einer Aufwertung der Nationalstaaten bis hin zu der These, dass sozialdemokratische Staaten den Herausforderungen ökonomischer Globalisierung eher gerecht werden als nicht-sozialdemokratische Staaten (Mann 1997; Carnoy 1993; Shaw 2000; Garrett 1998; Scharpf/Schmidt 2000; Quinn 1997; Genschel 2001; Hübner/Petschow 2001).

Mindestens ebenso verwirrend ist die Lage in der Debatte um die Rolle der USA im Globalisierungsprozess. Für die einen haben die USA ihre ökonomische Hegemonialposition verloren (Altvater/Mahnkopf 1999:384ff.; Wallerstein 1999; Arrighi 1997), andere wiederum schreiben den USA eine enorme Machtposition zu, die es erlaubt, die Spielregeln globaler Hegemonie zu ihren eigenen Gunsten neu zu schreiben: "While currency volatility and the free movement of finance is experienced by the governments of other countries as a constraint upon their economic management capacities, the reverse is true of the USA. The international monetary and financial regime largely constructed by successive US administrations since the 1970s actually frees US governments from international constraints and subordinates absolutely central parameters of global macroeconomics to the domestic policy objectives of the USA." (Gowan 2001:367) Diese *New United States Hegemony* (Cox 2001) wird einmal als Produkt kühler politischer Strategie, herbeigedacht von konservativen *think tanks* (Scherrer 1999), und ein anderes Mal als Ergebnis technologisch-innovatorisch-ökonomischer Prozesse gedacht (Onliner/Sichel 2000), die ohne das Zutun politischer Akteure erfolgten. Intentionalistische Interpretationen stehen Seit' an Seit' mit strukturalistischen Interpretationen, ohne dass dies zum Anlass methodischer Reflektion gemacht werden würde (Hay 2001). Andere wiederum sehen ein "neues Mittelalter" aufscheinen, in dem die Nationalstaaten zu Gunsten multinationaler Konzerne ihre Souveränität verloren haben<sup>9</sup>.

### **Man muss sich den theoretischen Fortschritt als Schnecke vorstellen**

Bereits diese kurze Übersicht verweist auf eine große Verwirrung. Nicht allein, dass die Interpretationen der Globalisierungsvorgänge innerhalb der Sozialwissenschaften unterschiedlich und gegensätzlich ausfallen. Selbst empirische Befunde fallen disparat und manchmal auch widersprüchlich aus. Da die Sozialwissenschaften, allem ökonomietheoretischen Imperialismus zum Trotz, keine exakten Wissenschaften sind, muss dies nicht erstaunen. Wundern kann man sich allerdings über die Ignoranz vieler Debattanten, die abweichende oder gar den eigenen Positionen widersprechende Befunde und Interpretationen erst gar nicht zur Kenntnis oder zum Anlass einer kritischen Überprüfung zu nehmen. Von einem kumulativen Erkenntnisprozess ist die Debatte um Globalisierung weit entfernt. An die Stelle des produktiven Streites ist das parteiische Besserwissen getreten, das die jeweils abweichende Position denunziert. Nicht zuletzt deshalb ist die öffentliche Debatte so stark von den beiden Polen "Pessimismus" und "Optimismus" bestimmt. Einzuräumen ist allerdings, dass ein solcher Befund unfair ist, so lange nicht berücksichtigt



wird, dass das Feld *Globalisierung* in höchstem Masse komplex ist und Fragen aufwirft, die nicht selten über disziplinäre Grenzen hinausreichen. Wie auch sollten beispielsweise Politikwissenschaftler, die eine prominente Rolle in der kritischen Globalisierungsliteratur der ersten und zweiten Generation spielen, in die abstrakten Tiefen der modernen heterodoxen Aussenwirtschaftstheorie eintauchen, ohne angesichts des formalen Aufwandes dieser Ansätze nicht darin zu versinken? Und wie sollten mathematisch vorgebildete Ökonomen die Notwendigkeit verstehen, andere als Mengen- und Preisvariablen in ihre theoretischen Konzepte einzubauen, wenn dies ihre Modelle doch nur unübersichtlicher macht?

Die – umfangmäßig noch schmale – dritte Generation der Globalisierungsliteratur versucht das fruchtlose Terrain der ersten beiden Literaturschübe hinter sich zu lassen. Jenseits alarmistischer oder hoffnungsfroher Beschreibungen der Globalisierungsprozesse wird dort versucht, theoretische Stimmigkeit in die widerstreitenden empirisch-historischen Entwicklungen zu bringen. Zwei Strategien sind zu beobachten. Einmal Vorschläge, die auf eine transdisziplinäre Methode setzen, um der Vielschichtigkeit von Globalisierung gerecht zu werden. Und zum zweiten Vorschläge, die sich bemühen, existierende Konzepte zu erneuern und besser auszuschöpfen sowie die theoretische Anschlussfähigkeit unterschiedlicher Disziplinen herzustellen. Ich mache keinen Hehl daraus, dass ich der ersten Strategie skeptisch gegenüberstehe. Dies gilt etwa für den Vorschlag von Amin/Palan (2001), demzufolge die Disziplin Internationale Politische Ökonomie zukünftig einer nicht-rationalistischen Ontologie folgen sollte, also die Vorstellung zu verlassen habe, Individuen und/oder soziale Klassen verfügten über konsistente Präferenzen und wären in ihren Handlungen instrumentell geleitet. Globalisierung ist diesem Vorschlag zufolge nur zu verstehen, wenn sie nicht zum exklusiven Feld von Ökonomen und Politikwissenschaftlern wird, sondern einen *cultural turn* erfährt. Die Autoren gehen allerdings nicht so weit wie Jessop/Sum (2001), die in ihren Vorschlag eines *cultural turn* eine Unmenge von Konzepten einbinden wollen, ohne sich um die theoretische Anschlussfähigkeit dieser Ansätze auch nur annäherungsweise zu scheren: “The ‘cultural turn’ is best interpreted broadly and pluralistically. It covers approaches in terms of discourse, ideology, identity, narrativity, argumentation, rhetoric, historicity, reflexivity, hermeneutics, interpretation, semiotics and deconstruction.” (Jessop/Sum 2001:93)<sup>10</sup> Andere Autoren sehen die Notwendigkeit, sich auf Konzepte wie die Chaostheorie und die Theorie der Fraktale beziehen zu müssen, soll Globalisierung angemessen verstanden werden (Altvater/Mahnkopf 1999:155). Inwieweit derartige inter- und transdisziplinäre Unternehmungen fruchtbar sind, werden zukünftige Arbeiten zeigen müssen<sup>11</sup>. Skepsis ist angebracht.

Die Mehrheit der anderen Beiträge der dritten Generation geben sich bescheidener in ihren Ansprüchen. Mittels kleineren Revisionen der analytischen Apparate und der Erweiterung bzw. Veränderung des Variablensystems wird versucht, den Globalisierungsprozessen auf die Spur zu kommen. Obgleich es noch zu früh ist, eine Bilanz dieser Arbeiten zu ziehen, verweisen die Arbeiten dieser Generation doch bereits auf das nicht unbeträchtliche Erklärungspotential eines solchen methodischen Ansatzes. Wenn es richtig ist,

dass Globalisierung Auswirkungen auf die Raum-Zeit-Strukturen nationaler Gesellschaften und auf den internationalen Raum hat und insoweit Globalisierung eine starke territoriale Komponente aufweist, dann ist es nur folgerichtig, dass – orthodoxe und heterodoxe – Ökonomen diese Komponente neu entdecken und in das traditionelle Feld der Ökonomischen und Politischen Geographie eindringen. Die ersten Arbeiten dieser *Neuen Ökonomischen Geographie*, die genau genommen auf nichts weniger als auf einen *geographical turn* in der ökonomischen Disziplin zielen (Martin 1999), nahmen vor allem Transportkosten und deren Auswirkungen auf die räumliche Struktur ökonomischer Prozesse ins Visier. So zeigten etwa Krugman/Venables (1995), dass sinkende Transportkosten einen Globalisierungsschub in Gang bringen, der die Form eines Zentrum-Peripherie-Gefälles annimmt. Standardisierte Operationen werden ausgelagert, technologieintensive bleiben in den Zentren. Sinken die Transportkosten allerdings weiter unterhalb eines (niedrigen) Schwellenwertes, dann verbessern sich allmählich die Wettbewerbspositionen der Peripherie und Konvergenzprozesse dominieren. Mit Blick auf den Zentrum-Peripherie-Komplex dürfte also eine u-förmige Entwicklung erwartet werden. Nun ist ein solches Ergebnis der Theoriebildung für Sozialwissenschaftler außerhalb der geschlossenen mainstream-Kreise der etablierten (neoklassisch-orientierten) Volkswirtschaft nicht unbedingt eine Neuigkeit – am wenigsten für Vertreter des Feldes der Ökonomischen Geographen und für heterodoxe Ökonomen<sup>12</sup>.

Der gleiche Einwand kann gegen viele der jüngeren Arbeiten dieser Subdisziplin geltend gemacht werden. So ist es ebenfalls keine Neuigkeit, wenn gezeigt wird, dass Globalisierung unter bestimmten, eher realitätsgerechten Bedingungen dauerhafte Divergenzprozesse einleitet, die zur Exklusion ganzer nationaler Räume führen können (Venables 2001; Overman/Redding/Venables 2001). Angesichts der Vorherrschaft der neoklassischen Orthodoxie mit ihrem simplen Vertrauen auf das marktförmige *Law of One Price* und ihres engen Korsetts von Annahmen stellen solche Arbeiten dennoch innerdisziplinär gesehen einen Fortschritt dar. Die Kritik, auf die sie außerhalb der ökonomischen Disziplin wegen der sehr abstrakten und stark formalisierten Vorgehensweise und wegen des in diesen Modellierungen eingeschlossenen Deduktivismus gestoßen ist, kann ich nur bedingt teilen<sup>13</sup>. Obwohl es unbestritten ist, dass ein nicht unbeträchtlicher Teil der Ergebnisse der Neuen Ökonomischen Geographie seit langem bekannt ist, werden diese Ergebnisse jedoch jetzt nicht länger mittels eines breiten Sets von Variablen, sondern durch die Reduktion verantwortlicher Faktoren auf eine überschaubare Zahl gewonnen. Dies macht es leichter, Kausalitäten herauszuarbeiten. Und vielleicht noch wichtiger: Diese methodische Vorgehensweise erleichtert den empirischen (Kontroll-)Zugang. Verglichen mit der polarisierten Interpretation von Globalisierung durch die erste und zweite Generation von Literatur werden Studien der dritten Generation schließlich auch eher der Vielgestaltigkeit der empirischen Entwicklungen gerecht. Dies gilt in besonderer Weise für die Analyse der Prozesse *schöpferischer Zerstörung von Regionen* (Florida 1996) im Zuge der Globalisierungsprozesse, die zeigt, dass Globalisierung keineswegs den Übergang zu pu-

ren *flow-substitution economies* (Storper 2000:44) darstellt, in denen alle ökonomischen Ressourcen heimatlos sind und gleichsam räumlich ubiquitär zur Verfügung stehen. Fraglos: Solche Formen ökonomischer Aktivitäten existieren. Sie stellen aber eher Spezialfälle innerhalb eines breiteren Sets von Aktivitäten dar (Dunning 2000; Audretsch 2000).

Den größten Vorteil dieser Varianten der dritten Generation von Globalisierungsliteratur sehe ich freilich in dem hohen Maße an theoretischer Anschlussfähigkeit. Eine der für viele Beteiligten der Globalisierungsdiskussion unangenehmen, aber empirisch gut abgesicherten Ergebnisse der dritten Generation verweist auf die nach wie vor hohe Relevanz geographischer Nähe für ökonomische Globalisierungsprozesse. Untersuchungen, die allein auf Entfernungen und damit verbundene Transport- und Transaktionskosten abstellen, zeigen etwa, dass mit zunehmender Entfernung die Intensität ökonomischer Beziehungen zwischen ökonomischen Räumen signifikant abnimmt. Dieser Befund gilt für den grenzüberschreitenden Handel mit Waren und Dienstleistungen ebenso wie für ausländische Direktinvestitionen sowie selbst für grenzüberschreitenden Handel mit Finanzprodukten (Venables 2001:4f.; Overman/Redding/Venables 2001). Die durch den grenzüberschreitenden Handel mit Waren und Dienstleistungen sowie durch Direktinvestitionen erzeugte *räumliche Verdichtung und Entdichtung* ökonomischer Prozesse wirft die Frage auf, in *genau* welcher Weise geographische Nähe oder Ferne von Bedeutung für ökonomische Globalisierung ist (Keller 2001:38). In der einschlägigen Literatur wird auf eine solche Frage mit dem Verweis auf die Interaktionskosten zwischen ökonomischen Räumen geantwortet. Üblicherweise bestehen die Interaktionskosten aus Transportkosten im engeren Sinne. Erst allmählich wird erkannt, dass die Interaktionskosten breiter zu fassen sind und insbesondere die institutionellen Matrizen individueller ökonomischer Räume zu umfassen haben (Venables 2001:4). Genauso wenig wie Globalisierung das Ende der Geographie eingeläutet hat, hat sie die nationalen institutionellen Formen eingeebnet. Regulationstheoretisch wie überhaupt institutionalistisch inspirierte Arbeiten haben überzeugend zeigen können, dass institutionelle Differenzen nach wie vor von großer Bedeutung und zu einem gewissen Grad sogar ausschlaggebend dafür sind, ob ein nationaler Raum Netto Vorteile aus dem Prozess ökonomischer Globalisierung ziehen kann (Hall/Gingerich 2001)<sup>14</sup>. Globalisierung ist in dieser Perspektive kein Vorgang von Entterritorialisierung, sondern von *Reterritorialisierung* (Brenner 1999). Eingeschlossen in diesen Prozess ist eine Rekonfiguration der institutionellen Formen bestehender Regulationsweisen und die Auf- bzw. Abwertung von politischen und sozialen Akteuren. Die Neuzusammensetzung von Räumen<sup>15</sup> ergibt keineswegs automatisch einen neuen und vor allem balancierten Akkumulations- und Regulationszusammenhang auf globaler Ebene. Obgleich B. Cohen (1998) mit Blick auf die globalen Währungsbeziehungen von *detrterritorialization* spricht, orientiert sich seine materielle Analyse doch genau auf einen Prozess der Reterritorialisierung. Die Währungsräume verändern sich im Zuge ökonomischer Globalisierung, und bislang insulare Geld- und Währungssysteme reichen weit über die politischen Grenzen nationaler Räume hinaus. Die sich

herausbildende monetäre Geographie hat die Form einer Pyramide: sehr schmal in Richtung Spitze und zunehmend breiter werdend in Richtung Boden. Angesichts der vielfältigen positiven Netzwerkeffekte internationaler Währungen ist die Konkurrenz zwischen den *happy few* stark, was sich in ausgeprägten Volatilitäten von Währungspreisen niederschlagen kann (Cohen 2001a).

Wie Boyer (2000) und Herr/Hübner (2001) zeigen, sind die institutionellen Matrizen noch keineswegs fixiert. Solche institutionellen Matrizen oder Regulationsweisen sind aber von Nöten, um der den geldwirtschaftlich verfassten kapitalistischen Marktwirtschaften genuinen Dimension von *Unsicherheit* begegnen zu können. Institutionen können Konventionen schaffen und Erwartungsbildungen privater wie auch staatlicher Akteure stabilisieren helfen und auf diese Weise nationale wie internationale ökonomische Akkumulationsprozesse stützen. Das systemimmanente Merkmal von Unsicherheit kann mittels Institutionenbildung zwar nicht aus der Welt geschafft, aber immerhin für längere zeitliche Phasen reduziert werden. Die Ereignisse des Globalisierungsprozesses seit den neunziger Jahren mit ihrer Häufung finanzieller Krisen haben deutlich gemacht, dass die Prozesse sozialer und politischer Institutionenbildung hinter dem ökonomischen Globalisierungstempo hinterher hinken und auf diese Weise das Globalisierungstempo absenken.

Forschung und Theoriebildung für ein angemessenes Verständnis der Globalisierungsprozesse haben noch weite Wege zu gehen. Wenn besser verstanden würde, welche Irrwege in der Vergangenheit beschritten wurden, dann ließe sich etwas optimistischer in die Zukunft schauen.

## Anmerkungen

- 1 Schon der Titel des Symposiums spricht von einer philosophischen Tiefe: "Globalisierung der Weltwirtschaft". Leider entspricht der Beitrag Tobins nicht der Verheissung des Titels (Tobin 1998).
- 2 Dazu aufschlussreich Lloyd (2000).
- 3 Altwater/Mahnkopf (1999::58) zufolge haben Marx und Engels im *Kommunistischen Manifest* diesen Sprung schon vorweggenommen und alles Notwendige gesagt. Wenn nun freilich Globalisierung die Subsumtion aller Lebenswelt unter die Rationalität der Verwertung sein soll (ebd.), dann ist die Beweislast gross, ist dieses Prinzip doch nicht wirklich neu.
- 4 Es sei nur erwähnt, dass Arrighi in diesen Studien explizit davon ausgeht, „the clash between Western and non-Western civilizations lies behind us rather than in front of us“ (Arrighi et al. 1999:286). Diese Annahme darf nicht erst seit den Ereignissen vom 11. September 2001 bezweifelt werden.
- 5 Siehe Martin (1994).
- 6 Kritisch dazu Perraton (2001).

- 7 Siehe dazu etwa die Aufsätze in Berger/Dore (1996).
- 8 Siehe dazu etwa Rodrik (2001), dessen Arbeiten zur Globalisierungsthematik sich in den letzten Jahren auf den Komplex der angemessenen institutionellen Strukturen konzentrieren.
- 9 Dazu ausführlich Gilpin (2001:390ff.).
- 10 Siehe dazu etwa auch Perrons (2001).
- 11 Tatsächlich gibt es sehr viel mehr Vorschläge, die unter dieser Überschrift versammelt werden können. So diskutiert Schofield (2000) etwa die Möglichkeit, Comparative Politics mit Rational Choice-Konzepten zu verknüpfen, um das Feld der Politischen Ökonomie zu erneuern. Dieser Vorschlag steht augenscheinlich in Gegensatz zu Amin/Palan (2001). Auf diesen und weitere Vorschläge gehe ich hier nicht ein. Siehe etwa Broz/Frieden (2001) und Cohen (2001b).
- 12 Am bekanntesten ist das Theorem der kumulativen und zirkulären Verursachung, das zeigt, wie bereits kleine Unterschiede zwischen regionalen Räumen zu großen und dauerhaften Differenzen führen können (Myrdal 1957).
- 13 Der eigentliche kritische Punkt ist m.E. weniger die modellorientierte Vorgehensweise dieses Zweiges der Literatur als vielmehr ihr Verharren innerhalb der walrasianischen Gleichgewichtslogik. Allerdings sind Zeichen erkennbar, dass dieser enge und höchst begrenzte Theorierahmen mehr und mehr verlassen wird. Vgl. dazu ausführlicher Bowles/Gintis (2000).
- 14 Vgl. zur methodischen Ebene eines derartigen Zuganges Amin (2001); MacLeod (2001), und Jessop (2001).
- 15 Ausführlicher dazu bereits Hübner 1999.

## Literatur

- Altvater, E./Mahnkopf, B. (1999): Grenzen der Globalisierung. 4. völlig überarbeitete Auflage, Münster
- Amin, A./Palan, R. (2001): Towards a non-Rationalist International Political Economy. In: Review of International Political Economy 8(4), S. 559-577
- Amin, A. (2001): Moving On: Institutionalism in Economic Geography. In: Environment and Planning A 33, S. 1237-1241
- Arrighi, G. (1994): The Long Twentieth Century. Money, Power and the Origins of Our Times. London
- Arrighi, G. (1997): Globalization, State Sovereignty, and the 'Endless' Accumulation of Capital. <http://fbc.binghamton.edu/gairvn97.htm>
- Arrighi, G./Silver, B. J. (1999): Chaos and Governance in the Modern World System. Minneapolis
- Audretsch, D. B. (2000): Knowledge, Globalization, and Regions: An Economist's Perspective. In: Dunning, J. H. (ed.): Regions, Globalization, and the Knowledge-

- Based Economy. Oxford, S. 63 - 81
- Beck, U. (1999): Was ist Globalisierung? Frankfurt a. M.
- Berger, S./Dore, R. (eds.): National Diversity and Global Capitalism. Ithaca
- Bowles, S./Gintis, H. (2000): Walrasian Economics in Retrospect. In: The Quarterly Journal of Economics 116(4), S. 1411-1439
- Boyer, R. (2000): The Political in the Era of Globalization and Finance: Focus on Some Regulation School Research. In: International Journal of Urban and Regional Research 24(2), S. 274-322
- Brenner, N. (1999): Globalisation as Reterritorialisation: The Re-Scaling of Urban Government in the European Union. In: Urban Studies 36(3), S. 431 - 451
- Brenner, R. (2001): The World Economy at the Turn of the Millenium Toward Boom or Crisis? In: Review of International Political Economy 8(1), S. 6-44
- Broz, J. L./Frieden, J. F. (2001): The Political Economy of International Monetary Relations. In: Annual Revue of Political Science 4, S. 317-343
- Cairncross, F. (2001): The Death of Distance. 2<sup>nd</sup> edition, Harvard
- Carnoy, M. (1993): Whither the Nation-State? In: M. Carnoy (ed.): The New Global Economy in the Information Age. College Park
- Cohen, D. (1998): Fehldiagnose Globalisierung. Frankfurt a. M.
- Cohen, B. (1998): The Geography of Money. Ithaca
- Cohen, B. (2001a): Life at the Top: International Currencies in the 21<sup>st</sup> Century. [www.polsci.ucsb.edu/faculty/cohen/inpress/top.html](http://www.polsci.ucsb.edu/faculty/cohen/inpress/top.html)
- Cohen, B. (2001b): International Finance and International Relations Theory. In: Carlsnaes, W./Risse, T./Simmons, A. (eds.): Handbook of International Relations. New York
- Cox, M. (2001): Whatever Happened to American Decline? International Relations and the New United States Hegemony. In: New Political Economy 6(3), S. 311-340
- Crafts, N. (2000): Globalization and Growth in the Twentieth Century, IMF Working Paper WP/00/44
- Crafts, N./Venables, A. J. (2001): Globalization and Geography: An Historical Perspective. Unp. Paper
- Dunning, J. H. (2000): Regions, Globalization, and the Knowledge Economy: The Issues Stated. In: ders. (ed.): Regions, Globalization, and the Knowledge-Based Economy. Oxford, S. 7-41
- Findlay, R./O'Rourke, K. H. (2002): Commodity Market Integration 1500-2000. CEPR Working Paper 3125
- Florida, R. (1996): Regional Creative Destruction: Production Organization, Globalization, and the Economic Transformation of the Midwest. In: Economic geography 72(3), S. 315-336
- Garrett, G. (1998): Partisan Politics in the Global Economy. Cambridge
- Genschel, P. (2001): Globalization, Tax Competition, and the Fiscal Viability of the

- Welfare State. MPIfG Working Paper 01/01
- Giddens, A. (1995): *Beyond Left and Right*. Oxford
- Gilpin, R. (2001): *Global Political Economy. Understanding the International Economic Order*. Princeton
- Gowan, P. (2001): Explaining the American Boom: The Roles of 'Globalisation' and United States Global Power, in: *New Political Economy* 6(3), S. 359-374
- Hall, P./Gingerich, D. W. (2001): Varieties of Capitalism and Institutional Complementarities in the Macroeconomy: An Empirical Analysis. Unp. paper
- Hay, C. (2001): What Places for Ideas in the Structure-Agency Debate? Globalisation as a 'Process Without a Subject'. [www.theglobalsite.ac.uk/press/109hay.htm](http://www.theglobalsite.ac.uk/press/109hay.htm)
- Held, D./McGrew, A./Goldblatt, D./Perraton, J. (1999): *Global Transformations. Politics, Economics, and Culture*. Stanford
- Herr, H./Hübner, K. (2001): *Investitionsverhalten des privaten Unternehmenssektors unter Bedingungen globaler Kapital- und Finanzmärkte*. Forschungsbericht für die Hans-Böckler-Stiftung. Berlin
- Hübner, K. (1998): *Der Globalisierungskomplex*. Berlin
- Hübner, K./Petschow, U. (2001): *Spiel mit Grenzen. Ökonomische Globalisierung und soziale Kohäsion*. Berlin
- Jessop, B. (2001): Institutional Returns and the Strategic-Relational Approach, in: *Environment and Planning A* 33, S. 1213-1235
- Jessop, B./Sum, N.-G. (2001): Pre-Disciplinary and Post-Disciplinary Perspectives. In: *New Political Economy* 6(1), 89-101
- Kaplinsky, R. (2001): Is Globalization All it is Cracked Up to be? In: *Review of International Political Economy* 8(1), S. 45-65
- Keller, W. (2001): *International Technology Diffusion*, CEPR Discussion Paper 3133
- Kellner, D. (2000): *Globalization and the Postmodern Turn*. <http://www.gseis.ucla.edu/courses/ed253a/dk/globpm.htm>
- Kleinknecht, A./Wengel, J. (1998): The Myth of Economic Globalization. In: *Cambridge Journal of Economics* 22(5), S. 637-647.
- Krugman, P./Venables, A. J. (1995): Globalization and the Inequality of Nations, in: *The Quarterly Journal of Economics* 110(4), S. 857-880
- Leggewie, C./Münch, R. (2001): *Politik im 21. Jahrhundert*. Frankfurt a.M.
- Lindert, P. H./Williamson, J. G. (2001): *Does Globalization Make the World More Unequal?* NBER Working Paper Series, No. 8228
- Lloyd, C. (2000): Globalization: Beyond the Ultra-Modernist narrative to a Critical Realist Perspective on Geopolitics in the Cyber Age. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 24(2), S. 258-273
- MacLeod, G. (2001): Beyond Soft Institutionalism: Accumulation, Regulation, and Their Geographical Fixes. In: *Environment and Planning A* 33, S. 1145-1167
- Maddison, A. (2001): *The World Economy. A Millennial Perspective*. Paris

- Mann, M. (1997): Has Globalization Ended the Rise and Rise of the Nation-State? In: *Review of International Political Economy* 4(3), S. 472-496
- Martin, R. (1994): Stateless Monies, Global Financial Integration and National Economic Autonomy: The End of Geography? In: Corbridge, S./Martin, R./Thrift, N. (eds.): *Money, Power, and Space*. Oxford
- Martin, R. (1999): The New 'Geographical Turn' in Economics: Some Critical Reflections. In: *Cambridge Journal of Economics* 23, S. 65-91
- Myrdal, G. (1957): *Economic Theory and Underdeveloped Regions*. London
- Nassehi, A. (1999): Globalisierung. Probleme eines Begriffs. In: *Geographische Revue* 1(1), S. 21-33
- Neal, L./Weidenmier, M. (2001): Crises in the Global Economy from Tulips to Today: Contagion and Consequences. Paper for the NBER Conference Project 'Globalization in Historical Perspective', Santa Barbara, May 3-5, 2001
- Obstfeld, M./Taylor, A. M. (2001): Globalization and Capital Markets. <http://emlab.berkeley.edu/users/obstfeld/> (Okt. 2001)
- Onliner, S. D./Sichel, D. E. (2000): The Resurgence of Growth in the Late 1990s: Is Information Technology the Story?. In: *The Journal of Economic Perspectives* 14(4), S. 3-22
- Overman, H. G./Redding, S./Venables, A. J. (2001): The Economic Geography of Trade, Production, and Income. A Survey of Empirics. Unp. Paper
- Perraton, J. (2001): The Global Economy – Myths and Realities. In: *Cambridge Journal of Economics* 25(1), S. 669-684
- Perrons, D. (2001): Towards a More Holistic Framework for Economic Geography. In: *Antipode*, S. 208-215
- Pietersen, J. N. (2000): Theme Section: Global Futures. In: *Review of International Political Economy* 7(2), S. 314-316
- Quinn, D. (1997): The Correlates of Change in International Financial Regulation. In: *American Political Science Review* 91(3), S. 531-552
- Rodrik, D. (2001): Institutions, Integration, and Geography: In Search of the Deep Determinants of Economic Growth. Unp. paper
- Scharpf, F. W./Schmidt, V. A. (eds.) (2000): *Welfare and Work in the Open Economy*. Oxford
- Scherrer, C. (1999): *Globalisierung wider Willen? Die Durchsetzung liberaler Außenwirtschaftspolitik in den USA*. Berlin
- Schofield, N. (2000): Constitutional Political Economy: On the Possibility of Combining Rational Choice Theory and Comparative Politics. In: *Annual Review of Political Science* 3, S. 277-303
- Shaw, M. (2000): *Theory of the Global State: Globality as Unfinished Revolution*. Cambridge
- Storper, M. (2000): *Globalization and Knowledge Flows: An Industrial Geographer's*



Perspective. In: Dunning, J. H. (ed): Regions, Globalization, and the Knowledge-Based Economy. Oxford, S. 63-81

Tobin, J. (1998): Globalization of the World Economy. <http://www.rojasdatabank.org/Global-Tobin.htm>

Venables, A. J. (2001): Geography and International Inequalities: The Impact of New Technologies. Unp. Paper

Wallerstein, I. (1999): A Long-Term View of the Trajectory of the World-System. <http://fbc.binghamton.edu/iwtrajws.htm>

**BÜCHERSERVICE** Tel 06127 968640

Fax 06127 968644

**Bücher Software Video** Mail [info@allebuecher.de](mailto:info@allebuecher.de)

**Über 3 Millionen Titel**

**Internationales Titelangebot**

**Fachbuch Lieferservice**

**Versandkostenfrei !**

**[www.allebuecher.de](http://www.allebuecher.de)**

Bücherservice [www.allebuecher.de](http://www.allebuecher.de) Auringerstrasse 16 65207 Wiesbaden

## Potsdamer Geographische Forschungen

- Band 10: **Aschauer, Wolfgang:** Auswirkungen der wirtschaftlichen und politischen Veränderungen in Osteuropa auf dem ungarisch-österreichischen und den ungarisch-rumänischen Grenzraum. 1995. 166 S.
- Band 11: **Felgentreff, Carsten:** Räumliche Bevölkerungsmobilität in Fidschi: eine exemplarische Untersuchung der Dorfgemeinschaft von Naikeleyaga (Kabara Island, Lau-Province). 1995. 257 S.
- Band 12: **Becker, Jörg:** Geographie in der Postmoderne. Zur Kritik postmodernen Denkens in Stadtforschung und Geographie. 1996.
- Band 14: **Hofmann, Hans-Jürgen:** Aussiedler-Wohngebiete in niedersächsischen Städten: eine Untersuchung zur Segregation von Aussiedlern aus Polen in Wolfsburg, Braunschweig und Hannover. 1998. 212 S.
- Band 15: **Becker, Jörg:** Die nichtdeutsche Bevölkerung in Ostdeutschland: eine Studie zur räumlichen Segregation und Wohnsituation. 1998.
- Band 16: **Carstensen, Ines** et al: Erholung in der Bergbaufolgelandschaft: Vorstellungen, Erwartungen und Handeln. Ergebnisse von Befragungen in der Niederlausitz. 1998. 144 S.
- Band 17: **Barsch, Heiner** et al.: Entwicklung und Gestaltung von Erholungsgebieten in Bergbaufolgelandschaften der Niederlausitz. 1999. 137 S.

## Praxis Kultur- und Sozialgeographie

- Heft 22 **Kruse, Jörg / Lerner, Markus:** Jüdische Emigration aus der ehemaligen Sowjetunion nach Deutschland. Aspekte eines neuen Migrationssystems. 2000. 150 S.
- Heft 23 **Helms, Gesa:** Glasgow – the friendly city. The safe city. An agency-orientated enquiry into the practices of place-marketing, safety and social inclusion. 2001. 126 S.
- Heft 24 **Best, Ulrich / Gebhardt, Dirk:** Ghetto-Diskurse. Geographien der Stigmatisierung in Marseille und Berlin. 2001. 177 S.
- Heft 25 **Knippschild, Robert:** Die EU-Strukturpolitik an Oder und Neiße. Chancen einer nachhaltigen Regionalentwicklung in der Grenzregion mit dem EU-Beitrittskandidaten Polen. 2001. 107 S.

### Bezugsadresse:

Universität Potsdam  
Institut für Geographie  
Dr. W. Lindner  
Postfach 60 15 53  
14415 Potsdam  
Tel.: 49 (0331) 977-2287  
Fax: 49 (0331) 977-2717  
E-mail: lindnerw@rz.uni-potsdam.de

# Verkehr(ter) Raum. Does space matter?

## Ein Disput

Joachim Scheiner ■

### Die Angst der Geographie vor dem Raum.

Anmerkungen zu einer verkehrswissenschaftlich-geographischen Diskussion und zur Rolle des Raumes für den Verkehr

Zusammenfassung: In dem Beitrag wird die These entwickelt, dass in der Folge der sozial-geographischen Diskussion um den Raumbegriff eine Vermischung ontologischer und historisch-empirischer Argumente stattfindet, die in empirischen Studien zu einer systematischen Unterschätzung der Bedeutung räumlicher Rahmenbedingungen für das Handeln führt. Von zentraler Bedeutung für die Fehlinterpretation ist die mangelnde Unterscheidung zwischen dem abstrakten Raum als Begriff und dem Raum, wie er in der Raum- und Verkehrsplanung verstanden wird: als Verteilung von Siedlungs- und Infrastruktur, aber auch Sozialstruktur, d. h. als bereits 'gedeuteter Raum'. Die Folge ist eine Fehlbeurteilung raumplanerischer Konzepte, etwa des Leitbildes 'Stadt der kurzen Wege'. Dies wird am Beispiel einiger verkehrsgeographischer Arbeiten von Bahrenberg und Albers über Pendlerverflechtungen in der Region Bremen gezeigt.

*„A bell is a cup“ (LP-Titel, Wire, 1988)*

In den neunziger Jahren hat sich in der deutschsprachigen Geographie eine breite Debatte um den Begriff des Raumes sowie dessen Rolle für das menschliche Handeln entwickelt, ausgelöst vor allem durch die Arbeiten Benno Werlens. Obwohl innerhalb der Geographie auch weiterhin teilweise 'business as usual' betrieben wird, hat sich doch zumindest die Sozialgeographie mit dieser Diskussion stark verändert. Die früher zum disziplinären Standardrepertoire gehörige Hypostasierung der Landschaft, später des chorologischen Raumes hat einer kritischen, zuweilen überkritischen Distanz zu 'raumzentrierten' Sichtweisen Platz gemacht. Diese Distanz dominiert mittlerweile weite geographische Kreise und hat auch Fachvertreter erreicht, die in den siebziger bis achtziger Jahren zu den Vertretern einer (aus heutiger Sicht) eher konformen Anthropogeographie zählten.

In dieser Debatte mischen sich ontologische und historisch-empirische Argumente. Deren Vermischung – so die hier vertretene These – führt zu einer Fehleinschätzung der Bedeutung räumlicher Strukturen, die das Ausmaß einer Angst der Geographie vor dem Raum annimmt. Im vorliegenden Text wird dies vorwiegend anhand einiger Texte von Gerhard Bahrenberg und seiner Mitarbeiterin Kerstin Albers gezeigt.<sup>1</sup> Zunächst soll jedoch der Kontext angerissen werden: die von Bahrenberg thematisierte verkehrswissenschaftliche Diskussion sowie der angesprochene sozialgeographische Diskurs.

Das Ziel dieses Beitrags ist es,

1. auf der Basis der Kritik von Bahrenbergs Texten zu zeigen, dass dieser – resultierend aus einem spezifischen Raumverständnis – die Bedeutung räumlicher Strukturen für das Verkehrshandeln stark unterschätzt, und daraus
2. die These herzuleiten, dass die Geographie nicht auf den Rekurs auf materielle räumliche Strukturen verzichten kann, sofern sie auf bestimmte Problembereiche anwendbares Wissen produzieren will. Zu diesen Problembereichen zählt die räumliche Mobilität in Form der Alltagsmobilität (Verkehrshandeln) und der Wohnstandortmobilität.

Die Geographie könnte im Gefolge von Ergebnissen der Raumtheoriediskussion die Neigung entwickeln, sich aus raum- bzw. verkehrsplanerischen Fragestellungen auszuklinken. Ob dies wünschenswert ist, mag jede(r) selbst entscheiden. Dies soll selbstverständlich nicht heißen, dass die Diskussion als solche dieses Ausklinken zur Folge hat.

## **1 Verkehrswissenschaftliche Raumversessenheit und geographische Raumvergessenheit**

### *1.1 Verkehrswissenschaftliche Diskussion*

Die klassische Verkehrswissenschaft ist ingenieurtechnisch ausgerichtet und betrachtet Verkehr weitgehend immanent und als unabhängiges Phänomen, möglichst ohne Bewertung, „unideologisch“ (Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung 2000, 16). und „frei von moralisierenden Zielsetzungen“ (Axhausen 1998, 13): ein als gegeben gesetztes Bedürfnis, das durch planerische Maßnahmen zu befriedigen ist. Die Verkehrswissenschaft weist somit eine Tendenz zur unhinterfragten Akzeptanz des Verkehrsgeschehens auf, bei gleichzeitiger Ausklammerung der Gründe für Verkehr. Nach dieser Auffassung gibt es auch keinen unnötigen Verkehr (ebd.). Methodisch äußert sich dies in einer unübersehbaren Bevorzugung des Messens und ‘Fakten’sammelns vor dem Erklären (ganz zu schweigen vom Verstehen).

Diese Darstellung gilt heute jedoch nur noch für einen Teil der Verkehrswissenschaft. In anderen Teilen beschäftigt man sich intensiv mit der Frage nach den Gründen und sozialen Differenzierungen der Mobilität.<sup>2</sup>

So werden – entgegen einer Planungsideologie, die Infrastrukturmaßnahmen stets an der tatsächlichen oder prognostizierten Bedarfsentwicklung ausrichtet – bereits seit den siebziger Jahren Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, die nach siedlungsstrukturellen

und sozialen Ursachen von Verkehr fragen (Kutter 1973) und aus deren Variation, soweit sie planerisch beeinflussbar sind, Verhaltensänderungen erzielen wollen. In der Regel geschieht dies in jüngerer Zeit im Hinblick auf die Vermeidung von Verkehr sowie seine Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel. Der Begriff der 'Ursache' kommt dabei nicht von ungefähr, steht doch auch hinter dieser Denkweise die Annahme einer Ursache-Wirkungs-Relation für das Verkehrsverhalten und damit für menschliches Handeln. Danach haben nicht Personen Gründe für ihre Verkehrsnachfrage, sondern ihr Verhalten stellt eine Wirkung bestimmter Ursachen dar, ist mithin kausal bestimmt. Da die Annahme der Determination im strengen Sinn nicht haltbar ist, weil sonst Personen unter gleichen Ausgangsbedingungen ein identisches Verkehrsverhalten aufweisen müssten, wird auf Wahrscheinlichkeitsmodelle zurückgegriffen (vgl. zur Kritik Scheiner 2000, 34ff). Zu verstehen ist dies vor dem Hintergrund der praktisch-technischen Aufgaben der Verkehrsplanung, für die bestimmte Vereinfachungen unvermeidlich sind: Eine großräumige, quantifizierte Verkehrsprognose ist nur unter Rückgriff auf Strukturdaten möglich.

Die sozialen 'Ursachen' sind dabei bisher reduziert auf das Standardrepertoire demographischer und sozialstruktureller Analysen. Erst in jüngster Zeit wird dieses Repertoire unter Rückgriff auf die Lebensstil-Diskussion erweitert um Aspekte von 'Mobilitätsstilen' und Milieus (Scheiner 1997 und 1998, Götz/Jahn/Schultz 1998, Hunecke 1999, Wulfhorst et al. 2000) sowie um Zusammenhänge mit Wohnstandortentscheidungen (Stadtleben 2000, Geier/Holz-Rau/Krafft-Neuhäuser 2001, Scheiner 2002).

Wesentlich vertiefter wurden bisher jedoch räumliche Aspekte untersucht. Dabei wird versucht, Verkehrsaufwand und Verkehrsmittelnutzung aus siedlungsstrukturellen, (vermeintlich) objektiven Gegebenheiten zu erklären, etwa in der breiten Debatte um Verkehrsvermeidung und Stadt der kurzen Wege (Holz-Rau/Kutter 1995, Kutter/Stein 1996, Brunsing/Frehn 1999, Sieber 2000).

In dieser Diskussion ist eine Tendenz zur 'Raumversessenheit', zur Determinierung des Verkehrs durch Siedlungsstrukturen nicht zu übersehen. Zu verstehen ist dies aus der Rolle der Raum- und Verkehrsplanung, die sich mit der 'konkreten' gebauten Welt wesentlich leichter tun als mit 'abstrakten' Sozialstrukturen, und aus dem Bezug zur gebauten Welt ihre Selbstlegitimation nehmen: Straßen und Häuser lassen sich planen und verwirklichen, Sozialstrukturen nicht oder nur sehr begrenzt. Allerdings ist diese Schiefelage nicht eine explizit verkehrswissenschaftliche, denn die Geographie fällt hier keineswegs aus dem Rahmen (Kagermeier 1997).

Diese geradlinige Denkweise löst sich allerdings langsam auf bzw. wird zunehmend differenzierter gesehen, kommen doch immer mehr Zweifel daran auf, dass sich durch eine gebaute Stadt der kurzen Wege tatsächlich kurze Wege produzieren lassen (Hesse 1999). Zunehmend wird die Loslösung individuellen räumlichen Handelns von seinen Umgebungsbedingungen, den (vermeintlichen) Vorgaben und Restriktionen der Siedlungs- und Infrastruktur – allgemein: der gebauten Welt – konstatiert. Man erkennt, dass die Vorzüge einer funktionalen Mischung im Alltag nicht unbedingt genutzt werden. Eine Konsequenz

daraus ist das Erproben flexibler organisatorischer (statt infrastruktureller) Konzepte (Holz-Rau et al. 1999, Holz-Rau/Kutter 1995).

Es versteht sich, dass eine solche Sichtweise dem Raumplaner, und erst recht dem Verkehrsplaner, schwer fällt, muss sie doch zu einer kritischen Einschätzung der Potenziale einer Raumplanung führen, die sich primär infrastruktur- oder objekt-orientiert versteht, wie dies für die Verkehrsplanung in starkem Maße gilt – auch wenn inzwischen eine generelle Tendenz zu einer ‘weicheren’ Planung, die sich stärker als moderierend, informierend und überzeugend versteht, in der Verkehrsplanung Gestalt annimmt (Gertz 1998).

Der Lösung von der Fixierung auf ‘raumstrukturelle Zwänge’ und der Erklärung von Verkehr aus sozialen Strukturen steht allerdings entgegen, dass sozialwissenschaftliches Denken in der Verkehrswissenschaft wenig verbreitet ist. Meist beschränkt es sich auf die empirische Betrachtung von Verhaltenskenngrößen nach soziodemographischen Indikatoren, wie es von Kutter in den siebziger Jahren in die Verkehrswissenschaft eingeführt wurde.

So ist die Verkehrsplanung und –forschung nach wie vor tendenziell von Raumfixiertheit gekennzeichnet. Dies korrespondiert mit deutlichen blinden Flecken auf der Seite der sozialen ‘settings’, in denen sich räumliches Handeln vollzieht. Soziales wird entweder in Form von Determinanten gedacht, die als strukturelle Größen ergänzend zur Raumstruktur das Verkehrshandeln erklären sollen, oder als externe, konstant zu setzende Randbedingung (häufig pauschal als „individuelle“ oder „subjektive“ Faktoren zusammengefasst). Einem Verständnis der Beweggründe wie auch Zwänge zu bestimmten Handlungsformen ist dies nicht unbedingt förderlich.

Das ‘Räumliche’ bleibt also der primäre Gegenstandsbereich der Verkehrsplanung als ‘physical planning’, während sozialwissenschaftliche Sichtweisen dem Verkehrsplaner nach wie vor fremd sind und nicht in seine ‘Praxis’ fallen.

## 1.2 Sozialgeographische Diskussion

Im Gegensatz zur Verkehrswissenschaft hat sich in der Geographie seit Anfang der achtziger Jahre zumindest partiell die Sichtweise durchgesetzt, menschliches Handeln – und damit auch Verkehrshandeln – nicht als Ursache-Wirkungs-, sondern als Grund-Folge-Relation zu betrachten (Sedlacek 1982). Handeln ist demnach nicht Ausfluss von Ursachen, sondern Ergebnis von Gründen, die Menschen für ihr Handeln haben. Diese Gründe sind aber nicht – wie dies für Ursachen gälte – unabhängig vom Handeln, sondern Bestandteil des Handlungsprozesses. Diese Entwicklung der Geographie ist im Wesentlichen durch die Arbeiten Benno Werlens (v. a. 1987, 1995, 1997) angestoßen worden.

Hinter den genannten, nur scheinbar einfachen Annahmen steht ein gewaltiger Paradigmenwechsel in der Geographie: der Umschwung von einem kosmologischen zu einem soziologischen Paradigma, vom Raum zur Gesellschaft, von der Natur zur Kultur,

vom Körper zum Geist, von der Materie zum Sinn (vgl. dazu ausführlich Hard 1988). Kurz gesagt ist der Gedanke in die Geographie eingesickert, dass menschliches Handeln weder durch die Landschaft, die den Menschen 'umgibt' (sie umgibt ihn nicht), die 'konkrete' Region, den 'konkreten' Ort, noch durch den abstrakten Raum 'an sich' determiniert ist. Stattdessen wird Handeln vornehmlich vor der Folie seiner sozialen Beweggründe und Bedingungen betrachtet.

Die Abkopplung des Handelns von den Bedingungen, die die räumliche Umgebung dem Handelnden setzt, entspricht also einer Erkenntnis, die in der jüngeren, sozialwissenschaftlichen (Sozial-)Geographie weit verbreitet ist. Entgegen ihrem Image als raum- und/oder naturdeterministische Disziplin formieren sich heute in der Geographie Sichtweisen, die einen systematischen Zusammenhang von Raum und Sozialem generell bezweifeln (besonders prägnant z. B. Hard 1992, 66f).

Dieser Relativierung des Raumes in der Geographie steht eine gleichzeitige „Geographisierung“ anderer Sozialwissenschaften gegenüber, eine „Wiederkehr des Regionalen“, „Entdeckung des Raumes“ usw. Diese nimmt gelegentlich Züge eines Rollentausches an (Scheiner 2000, 126f), etwa wenn z. B. in der Soziologie oder der Umweltpsychologie nun der Raumbegriff zu einer „neuen“ Verhaltensdeterminante entwickelt wird, oder wenn in der Ethnologie 'regionale Lebenswelten' in einer Art und Weise untersucht werden, die an traditionelle regionalgeographische Arbeiten erinnert (Lindner 1994).

### 1.2.1 Theoretisches Argument – Ontologie des Raumes

Im Versuch der Geographie, sich (vorwiegend) auf der Basis handlungs- und systemtheoretischer Ansätze den Teufel Raumdeterminismus selbst auszutreiben und den Raum neu zu konzipieren, ist eine 'harte' und eine 'weiche' Variante des 'Raumexorzismus' (Zierhofer 1999, 176, Weichhart 1999a, 68ff) unterscheidbar.

In der 'harten' Variante (Klüter 1986, Werlen, Hard) wird der Raum in die physische Welt und in den Zuständigkeitsbereich der Naturwissenschaften verwiesen. Es wird behauptet, zwischen Raum und sozialen Phänomenen bestehe kein systematischer, sondern allenfalls ein zufälliger Zusammenhang (Hard 1992). Dem Raum als solchem wird damit keinerlei Relevanz für die Sozialwissenschaften zugestanden, wohl aber den 'Regionalisierungen' der Subjekte (Werlen) oder den 'Raumabstraktionen' von Institutionen (Klüter). Demnach gibt es für die Sozialwissenschaften keine Räume, „die dann irgendwie zu Raumabstraktionen abstrahiert und in der Kommunikation repräsentiert würden. Orte und Räume gibt es erst, wenn ein soziales System, z. B. eine Großorganisation, Raumabstraktionen für Kommunikation herstellt oder in Auftrag gibt“ (Hard 1999, 154).

Begründet wird die Dichotomie zwischen physischer und sozialer Welt meist unter Bezug auf die Drei-Welten-These von Popper.<sup>3</sup> Diese sollte jedoch eher als heuristisches Schema denn als Theorie oder Aussage über die Realität aufgefasst werden. Jedenfalls kann Popper kaum als Kronzeuge für eine Theorie des ontologischen Status von physischer, sozialer und mentaler Welt angeführt werden (Weichhart 1999a, 70f).<sup>4</sup>

Unter solchen 'alltäglichen Regionalisierungen' oder 'Raumabstraktionen' wird die räumliche Gliederung der Welt durch Personen oder Institutionen verstanden, beispielsweise durch die Bildung von Territorien. Dazu zählen Nationen und Gebietskörperschaften wie auch Marktgebiete von Unternehmen, Grundstücke, Einkaufszentren, Banden-Territorien und andere aus bestimmten Interessen kontrollierte Gebiete. Eine 'alltägliche Regionalisierung' ist aber auch die Realisierung räumlicher Verflechtungen durch individuelles Konsumverhalten, beispielsweise durch die Nachfrage nach Wein aus Chile, Südafrika, Frankreich oder dem nahe gelegenen unterfränkischen Weinberg.

Es geht dabei in keinem Fall um prä-existente, sondern immer um bereits sozial (oder ökonomisch, kulturell...) gedeutete Räume. Jeder Einfluss (physisch-)räumlicher Verhältnisse auf menschliches Handeln ist in diesem Denken ausschließlich vermittelt über die Deutungsmuster handelnder Personen oder Institutionen und nicht als direkter Zusammenhang denkbar.

Ein Beispiel mag dies veranschaulichen: Autofahren bei Nebel. Scheinbar wirkt hier die physische Geographie in Form des Nebels direkt auf das Handeln ein und führt zum Langsamfahren. Dieser direkte Zusammenhang ist jedoch nur vordergründig gegeben. Tatsächlich wird der Nebel vom Autofahrer gedeutet: Die subjektiv zu erwartenden Wirkungen einer möglichen Kollision werden mit der subjektiven Wahrscheinlichkeit einer Kollision 'verrechnet' und dem Zeitnutzen der Geschwindigkeit gegenüber gestellt.<sup>5</sup> Mit anderen Worten: Mindestens wenn eine Kollision ausgeschlossen ist (z. B. weil der Autofahrer weiß, dass die fragliche Strecke keine Kurven besitzt und um diese Zeit nur vom ihm benutzt wird), wird der Autofahrer mit konstanter Geschwindigkeit weiterfahren. Als Indiz für diese These können die erhöhten Fahrgeschwindigkeiten durch verbesserte Bremsen (ABS) gelten, die letztlich zu einer Konstantsetzung des Risikos führen, entgegen der aus den physischen Bedingungen (ABS) zu erwartenden Verringerung des Risikos (Färber 2000, 183). Die scheinbare Abhängigkeit von physischen Bedingungen der Situation liegt also keineswegs auf der Hand, sondern wird über komplizierte Bewertungsmuster vermittelt.

Die 'weiche' Variante des Raumexorzismus wird z. B. von Weichhart (1999a) oder Zierhofer (1999) vertreten. Die 'harte' Position wird hier insoweit nachvollzogen, als eine Verdinglichung oder gar Personifizierung des Raumes<sup>6</sup> vermieden wird. Es wird jedoch daran festgehalten, dass der Raum bzw. die Räumlichkeit der Welt eine Wirkung oder einen Einfluss auf menschliches Handeln besitzt. Mit Beispielen, die häufig physikalischen Denkweisen entspringen, wird dies untermauert, etwa wenn Weichhart (1997, 39) schreibt, Kernreaktionen entstünden eben nur bei ausreichender Nähe zweier kritischer Massen, was die Relevanz der räumlichen Dimension belege. Ich selbst habe ebenfalls schon mit einem etwas archaischen Beispiel argumentiert, das die Abhängigkeit des Menschen von physisch-räumlichen Bedingungen zeigen sollte: Die Notwendigkeit des Erreichens der Quelle vor dem Verdursten hänge von der Distanz ab und lasse dem Durstigen kaum Deutungsspielraum (Scheiner 2000, 99).

Solche engen kausalen Abhängigkeiten müssen in modernen Gesellschaften mühselig gesucht werden, was ihre Marginalität wohl deutlich werden lässt. Daraus lässt sich jedoch nicht schließen, dass der Raum für die Strukturierung des sozialen Lebens keine Rolle



spielt. Auch wenn der Raum in modernen Gesellschaften immer bereits gedeuteter und somit gesellschaftlich produzierter Raum ist,<sup>7</sup> ist doch diese Produktion in erheblichem Maß mit dem Bau materieller Artefakte verbunden, die zukünftige Handlungsmöglichkeiten offen halten oder – im Wortsinn – verbauen, mit anderen Worten: auf zukünftiges Handeln wirken.

Eine wichtige Funktion des Raumes wird wohl von niemandem in der Geographie bestritten. Gleichzeitig gibt es wohl kaum noch einen Geographen oder eine Geographin, der/die behaupten würde, der Raum sei ein Gegenstand oder Objekt.<sup>8</sup> Uneinigkeit besteht jedoch darüber,

- ob die Funktion(en) dem Raum selbst bzw. der Räumlichkeit (oder seinen/ihren Attributen, Eigenschaften, Wirkungen etc.) entspringen – möglicherweise vermittelt über menschliche Wahrnehmungen, Interpretationen und Handlungsweisen –, oder
- ob der Raum lediglich eine soziale Konstruktion ist, so dass ihm im Kontext der Sozialwissenschaften keine von diesen sozialen Konstruktionen unabhängige Existenz zugesprochen werden kann. Dann besäße der Raum keine Relevanz, die unabhängig von diesen menschlichen ‘Zugriffsweisen’ wäre.

### 1.2.2 Diskussion – Dialog der Exorzisten

Von Bedeutung scheint mir, dass auch ‘alltägliche Regionalisierungen’ oder ‘Raumabstraktionen’ als Deutungen des Raumes (oder räumlicher Phänomene) sich stets auf den Raum beziehen müssen: kein Grundstück ohne Fläche, kein Adressraum ohne Adressen. Indem der Raum als Folie der sich auf ihn beziehenden Deutungen aus dem Zuständigkeitsbereich der Sozialwissenschaften ausgeklammert wird, wird demnach die Frage nach seiner Rolle nicht beantwortet, sondern lediglich ausgeklammert. Postuliert man eine unüberbrückbare Trennung zwischen physischer und sozialer Welt (der in der Wissenschaft die Trennung von Natur- und Sozialwissenschaften entspricht), so lässt sich nicht beantworten, wie sich dieser Bezug der menschlichen Deutungen auf die physische Welt darstellt, oder: wie die physische Welt denn beschaffen ist, dass ihre Vercodung durch soziale Deutungsmuster überhaupt möglich ist (vgl. Weichhart 1999a, 68ff).

‘Harte’ Raumexorzisten würden hier wohl einwenden, damit sei nun gerade eine klassisch naturwissenschaftliche Frage gestellt. Allerdings kann ich mir kaum vorstellen, wie man zumindest in der Raumplanung – sowie in der Geographie, soweit sie verwandte Fragestellungen bearbeitet – auf diese ‘Schnittstelle’ zur physischen Welt verzichten könnte, denn die Raumplanung wäre unter diesen Vorgaben nicht als Sozialwissenschaft denkbar, da sie sich ja explizit mit dem physischen Raum beschäftigt. Somit wäre „Raumplanung als eine Form der Ordnung materieller Grundlagen sozialen Handelns eigentlich gar nicht vorstellbar“ (Schafranek 1999, 243).<sup>9</sup> Analog gilt dies für die Verkehrsforschung und -planung, die sich ja mit physischer Fortbewegung beschäftigen, sowie für andere Forschungsrichtungen, die sich Wirkungen sozialer Phänomene auf den physischen Raum auseinandersetzen.

Das obige Beispiel des Autofahrens bei Nebel ließe sich entgegen den 'harten Raumexorzisten' zumindest relativieren durch das Argument, dass der Interpretationsspielraum des Autofahrers doch recht beschränkt ist.<sup>10</sup> Demnach wäre es keineswegs eine unzulässige und äußerst grobe Vereinfachung – wie dies von Werlen in ähnlichen Gedankenzusammenhängen immer wieder betont wird – davon auszugehen, dass der Nebel *direkt* auf die Geschwindigkeitsentscheidung des Autofahrers wirkt; es wäre lediglich eine ziemlich geringe und akzeptable Vereinfachung. In empirischen Studien sind solche Vereinfachungen ohnehin unumgänglich.

Auch wenn man akzeptiert, dass der Raum nur vermittelt über Deutungen Handlungsrelevanz erlangt, stellt sich die Frage, ob damit das Raumparadigma sich in irgend etwas von anderen Paradigmen unterscheidet. Gilt das gleiche nicht auch für soziale und kulturelle Phänomene? Normen, Werte, Rollen etc. werden ja ebenfalls nicht unmittelbar wirksam, so wie sie sozialisatorisch oder in einer Handlungssituation an ein Individuum herangetragen werden, sondern nur vermittelt über dessen subjektive Deutungen. Das Individuum kann immer aus seiner Rolle ausbrechen, Normen über Bord werfen, Werte ablehnen oder sich ihnen verweigern. Demnach haben soziale und kulturelle Phänomene *als solche* keine Wirkung auf das menschliche Handeln, und folglich käme ihnen, wie es Werlen (1995, 68) für den Raum postuliert, ebenfalls „keine dominierende Erklärungskraft“ für das menschliche Handeln zu. Auch wenn soziale und kulturelle Phänomene ihre Existenz erst über einen Sinngehalt erlangen, wird dieser Sinngehalt doch stets über eine Deutung des Adressaten neu vermittelt und nicht bloß reproduziert. Das gleiche gilt für räumliche Objekte (soweit es sich dabei um menschliche Artefakte handelt, nicht um Produkte natürlicher Prozesse): Auch sie implizieren bereits einen stets neu zu deutenden Sinn, sind also 'besetzt' oder mit Bedeutung 'beladen'.

Eine Stärke des Handlungsbegriffs liegt gerade darin, dass er geeignet ist, die Vermittlung zwischen physischer, mentaler und sozialer Welt – und damit eben die Integration des Raums – zu leisten (Weichhart 1999a, 88f, Zierhofer 1999, 166): Im Handeln beziehen wir Materie, subjektiven Sinn und sozialen Sinn aufeinander und produzieren Folgen, die ebenfalls wieder Hybriden zwischen diesen Polen sind.

### 1.2.3 Empirisches Argument – das Verschwinden des Raumes

Den umfangreichen ontologischen Erörterungen in der Raumdiskussion steht im Wesentlichen ein einziges historisch-empirisches Argument der harten Raumexorzisten gegenüber, das die Notwendigkeit einer veränderten Sichtweise auf den Raum begründet und das in vielfachen Formen immer wieder ausgeführt wird: Im Gegensatz zu traditionellen Gesellschaften, in denen alltägliches Handeln durchgehend von Traditionen bestimmt und raumzeitlich strikt verankert sei, spielten unter spät-modernen, globalisierten Lebensbedingungen räumliche Strukturen *nur noch* eine schwindende Rolle bzw. keine Rolle *mehr*. Vielmehr hätten sich die globalisierten Lebensstile mit zunehmend großräumigeren Verflech-

tungen, der Formierung neuer Lebensstile, der räumlich diffusen bis raumunabhängigen Vergesellschaftung verschiedenster Gruppen etc. aus räumlichen Verankerungen gelöst, so dass kein Zweifel bestünde, dass eine Erforschung dieser Lebensstile in räumlichen Kategorien allenfalls *noch* einen marginalen Beitrag zu einer der gegenwärtigen historischen Situation adäquaten Sozialforschung leisten könne (Werlen 1997, Kap. II). Empirisch äußere sich dies z. B. in der schwindenden Bedeutung von Nachbarschaftsbeziehungen zugunsten räumlich weit ausgreifender sozialer Netze oder im Konsumverhalten, das nur noch marginal an die Angebote der näheren Umgebung gekoppelt sei. Analog zu den subjekt- und lebensstilorientierten Forschungsansätzen gelte dies für eher struktur- und institutionenorientierte Perspektiven, etwa für die Wirtschaft oder die Politik.<sup>11</sup>

#### 1.2.4 Diskussion – Verschwindet der Raum?

Entscheidend in diesem Argument sind die kursiv gesetzten Bestandteile, die darauf hinweisen, dass ‘früher’ – unter noch nicht globalisierten, spät-modernen, individualisierten, entankerten Lebensbedingungen – der Raum offenbar eine andere Bedeutung hatte als heute, nämlich eine prägende, handlungsbestimmende Rolle. Dies allerdings hebt die Überzeugungskraft der zuvor angeführten theoretischen Argumente vollkommen aus. Denn wie kann der Raum unter welchen historischen Umständen auch immer eine Wirkung gehabt haben, wie kann seine Wirkung abnehmen, wenn er eine solche nicht haben kann (vgl. dazu Hard 1999, 154ff)?

Zugunsten einer solchen historischen Interpretation spricht in der Tat sehr viel. Regionale Kulturen spielen heute zumindest in entwickelten Gesellschaften eher die Rolle musealer Folklore. Regionale Bräuche werden bei Festivitäten und Events gepflegt, nicht alltäglich gelebt. Man kann heute japanische Autoren lesen, ohne dass eine kulturelle Kluft zur nordamerikanischen oder europäischen Literatur erkennbar wäre. Das Internet ermöglicht distanz-unabhängige Kontakte auf der ganzen Welt (auch wenn die Zugangschancen keineswegs gleichmäßig über den Globus verteilt sind, sondern sich Zentrum-Peripherie-Strukturen dort ebenso wiederfinden wie in der materiellen Welt, OECD 2000).

Dennoch spricht einiges dafür, die These von der schwindenden Bedeutung räumlicher Strukturen zu relativieren. Dazu zählen nicht zuletzt die Differenzen im menschlichen Handeln, die durch kleinräumige Unterschiede in der Infrastrukturausstattung entstehen, wie dies die Forschung zum Zusammenhang von Siedlungsstrukturen und Verkehr zeigt.

Von zentraler Bedeutung ist, dass unter Raum in diesen Forschungen nicht der Raum ‘als solcher’ verstanden wird, sondern die räumliche Anordnung der materiellen Infrastruktur, die gleichsam als Hardware für die sich darin entfaltenden und sich darauf beziehenden Handlungsmöglichkeiten angesehen wird. Die Wirkung dieser Hardware zeigt sich daran, dass das Zurücklegen von Distanzen (und damit ‘der Raum’) offenbar von zumindest sehr vielen Menschen ähnlich interpretiert wird, nämlich als Kosten (die sich als Zeit, Geld, Mühe etc. äußern).

Offensichtlich hat Handeln mit der Körperlichkeit des Menschen zu tun, und die Überwindung von Entfernungen verursacht aufgrund dieser Körperlichkeit einen gewissen Aufwand, stellt also einen Kostenfaktor dar. Man kann zeigen, dass dieser Aufwand bei bestimmten Aktivitäten eher in Kauf genommen wird als bei anderen. So werden zum Arbeitsplatz in der Regel höhere Entfernungen in Kauf genommen als zum Brötchenkauf, aber nicht weil Arbeit wichtiger ist als Einkaufen,<sup>12</sup> sondern weil die Nachfrage nach Arbeitsplätzen einen hohen Grad an Spezialisierung aufweist, der eine ähnlich kleinräumige Konzentration der Nachfrage wie beim Brötchenkauf unmöglich macht. Aber entgegen der These von der Abkopplung der Wohnstandortwahl der Beschäftigten von der Lage ihres Arbeitsplatzes<sup>13</sup> ist lediglich der Maßstab ein anderer als z. B. beim Brötchenkauf: Wenn ein Münchener in Hamburg einen Arbeitsplatz antritt, zieht er normalerweise nicht nach Dresden, sondern in die Stadt oder Region Hamburg.

Aber nicht nur die Infrastruktur, sondern auch soziale Verhältnisse formieren sich nach wie vor räumlich, mit anderen Worten: Soziale Mechanismen greifen auf den Raum zurück. Dazu zählen beispielsweise Segregationstendenzen, die dazu führen, dass bestimmte Milieus Gebiete mit einem identifizierbaren sozialen Charakter bilden. Die Konsequenz ist nicht notwendigerweise soziale Homogenität innerhalb gegebener Gebiete. Denkbar sind auch bestimmte Milieuformationen, die aus der Überlagerung von Milieus in einem Gebiet entstehen. Ähnlich gilt dies für Lebensstile, die ebenfalls Tendenzen zur räumlichen Formation aufweisen und sich sowohl in Bezug auf die räumliche Verteilung von Wohnstandorten (Schneider/Spellerberg 1999) als auch in Bezug auf ihre Alltagsmobilität, d. h. ihr Verkehrsverhalten unterscheiden (Scheiner 1997, Götz/Jahn/Schultz 1998, Hunecke 1999, Wulfhorst et al. 2000).

In der Ökonomie lässt sich die bleibende bis zunehmende Bedeutung von Transaktionskosten als Beleg dafür anführen, dass räumliche Nähe in Standortüberlegungen eine wesentliche Rolle spielt. Mit zunehmend komplexeren Verflechtungen und steigendem Regelungsbedarf wird zwischen betrieblichen Akteuren Vertrauen und/oder Kontrolle notwendig. Als Folge davon erhält Nähe eine neue Qualität, und Raum ist nicht mehr – wie in der klassischen Raumwirtschaftstheorie – lediglich ein Hindernis, dessen Überwindung Transportkosten verursacht, sondern wird zum Medium der Vergesellschaftung zu Clustern oder Milieus (Flämig/Hesse 1998, Held 1998).

### 1.2.5 Und nun?

Nach diesen Ausführungen stellt sich die Frage,

- ob die im ‘harten Raumexorzismus’ postulierte rigide und unüberbrückbare Trennung zwischen Raum und sozialer Welt sinnvoll ist. Dabei wird der Raumbegriff ausschließlich auf die Verteilung von Materie als solcher bezogen, während die den Objekten auferlegten Deutungen als soziale Phänomene als räumlich entkoppelt verstanden werden;
- oder ob das Augenmerk der Sozialforschung sinnvollerweise auch auf ‘Schnittstellen’ zwischen Raum und Gesellschaft zu legen ist.

Dies kann nicht bedeuten, ein wechselseitigen Zusammenhang von Raum und sozialer Welt zu unterstellen (Scheiner 2000, 60ff). Raum und Gesellschaft sind nicht zwei kompetente Interaktionspartner, die sich aufeinander beziehen. ‘Schnittstellen’ können nur von der Seite der Gesellschaft her gedacht werden, will man nicht dem Risiko einer „ontologischen Verslumung“ (Hard 1992, 56) unterliegen. Insofern ist die analytische Trennung von Raum und Sozialem zunächst unumgänglich, und die Wiedereinführung des Raums (der ‘harte Raumexorzist’ mag es ‘durch die Hintertür’ nennen) darf keine Neuaufgabe ausgedienter Kausalitäten, etwa des regionalistischen Paradigmas, bedeuten. Allerdings sollte diese analytische Trennung lediglich der erste, nicht aber der letzte Schritt sein.

Das Soziale bedient sich des Räumlichen, äußert sich also räumlich. Diese Auffassung wird als „Einheit des Sozial-Räumlichen“ (Holz-Rau/Kutter 1995), als „Geographie der Hybriden“ (Zierhofer 1999) oder als „action settings“ (Weichhart 1999b) vor unterschiedlichen wissenschaftlichen Hintergründen vertreten. Verkehr und Wohnstandortwechsel sind beispielsweise Formen sozialen Handelns, die das Zurücklegen von Distanzen, also eine bestimmte Raumnutzung, implizieren. Diese Distanzen sind von erheblicher gesellschaftlicher Relevanz. So ist es beispielsweise ein großer Unterschied für den Ressourcenverbrauch (Rohstoffe, Flächen), die Luftbelastung und die Belastung der Wohnbevölkerung, ob jemand eine Strecke von 5 km oder 50 km zur Arbeit zurücklegt, ob er seine Urlaubsreise mit dem Fahrrad oder mit dem Flugzeug unternimmt usw.

Die Interpretationen von Distanzen (wie auch von ‘gesellschaftlich gedeuteten’ Objekten) sind keineswegs so subjektiv, wie von den harten Raumexorzisten gern behauptet wird. In spät-modernen Gesellschaften bestehen zweifellos erhebliche Divergenzen in der Deutungshoheit über gesellschaftliche Phänomene und Systemzusammenhänge;<sup>14</sup> dies sollte aber nicht den Blick dafür verstellen, dass viele Deutungen nach wie vor in erheblichem Maß kollektiven Charakter besitzen: Eine auf dem Kopf stehende Tasse kann zur Glocke werden, aber wie viele Menschen sehen sie tatsächlich als Glocke – und wie viele sehen sie als auf dem Kopf stehende Tasse?

In diesem Sinne ist die Behauptung der Wirksamkeit räumlicher Strukturen zu verstehen: Auch wenn nicht der Nebel – um das obige Beispiel aufzugreifen – den Autofahrer von der Straße abbringt, sondern dessen eigene falsche Reaktion auf den Nebel, so gilt doch,

- a) dass der Deutungsspielraum des Autofahrers gegenüber dem Nebel recht begrenzt ist;
- b) dass der Autofahrer sich mit seiner Reaktion auf den Nebel bezieht.

In vergleichbarer Weise gilt dies nicht nur für physisch-geographische Verhältnisse, sondern auch z. B. für die Verteilung von Infrastruktur (s. u.). Die ‘Wirksamkeit’ räumlicher Strukturen darf also nicht im Sinne eines Wirkens als Handeln interpretiert werden – Räume handeln nicht.

Das Ausklammern von ‘Schnittstellen’ im Gefolge der raumontologischen Diskussion führt zu Fehlinterpretationen, die auch als Hinausschießen über das Ziel gesehen werden

können. Dies hat auch damit zu tun, dass, wie bereits angedeutet, die ontologischen Argumente und das empirische Argument in der Geographie vielfach stark vermischt werden. Dies gilt insbesondere, seit der 'Raumexorzismus' dieser weitgehend theoretischen Diskussion der Sozialgeographie seine Wirkung auch bei Autoren entfaltet hat, die ansonsten eher durch eine traditionell orientierte geographische Arbeitsweise auffallen.<sup>15</sup> Am Beispiel einer aktuellen verkehrswissenschaftlichen Fragestellung und ihrer Bearbeitung in der Geographie durch Gerhard Bahrenberg und andere soll dies gezeigt werden.

## **2 Verkehrshandeln – raumstrukturell erzwungen oder Ergebnis freier Entscheidung?**

### *2.1 Raumontologie oder Empirie?*

Bahrenberg untersucht die Veränderungen der Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr in Bremen und seinem Umland im Zeitraum von 1970 bis 1987.<sup>16</sup> Er bezieht sich explizit auf die sozialgeographische Raumdiskussion, um seine Zweifel an der Wirksamkeit räumlicher Strukturen zu untermauern (B 1997). Er argumentiert also raumontologisch und verdeutlicht dies damit, dass er 'Raum' oft in Anführungszeichen setzt und damit andeutet, dass er nicht vom Raum als einem Objekt, sondern als einem Begriff spricht (z. B. B 1997, 345 und 347).

Dennoch negiert er die Existenz und Wirksamkeit von Raumstrukturen nicht. Vielmehr erkennt er die Existenz „raumstruktureller Effekte“ an und untersucht ihre relative Bedeutung im Verhältnis zu „Wahleffekten“. Damit bezeichnet er Veränderungen der Verkehrsmittelwahl im untersuchten Zeitraum, die nicht auf Raumstrukturen, sondern auf Entscheidungen der Verkehrsnachfrager zurückzuführen seien. Es geht also nicht um die Ontologie des Raumes, sondern um einen empirischen Vergleich. Die Kernfrage lautet: Welcher Anteil der Veränderungen der Verkehrsmittelwahl zwischen 1970 und 1987 ist auf raumstrukturell erzwungene Verhaltensänderungen zurückzuführen ('Raumstruktureffekt'), welcher Anteil dagegen auf 'freiwillige' Änderungen ('Wahleffekt')? Der Einfluss des Raumes auf das menschliche Handeln wird also nicht bestritten, sondern lediglich relativiert.

### *2.2 Darstellung der Vorgehensweise Bahrenbergs*

Im Folgenden wird zunächst die Vorgehensweise Bahrenbergs dargestellt (hier für die Stadt Bremen; für die Verflechtungen im bzw. mit dem Umland ist die Methodik analog). Bahrenberg teilt die Pendelverflechtungen in drei Klassen ein, nämlich Wege innerhalb des Stadtteils, in benachbarte Stadtteile, in die restlichen Stadtteile. Dies entspricht Entfernungsklassen von (ungefähr) bis 3 km, 3 bis 6 km, über 6 km (B 1997, 357). Die Zeitrationalität des Verkehrsverhaltens lege nun – so Bahrenberg – nahe, dass in der unteren Entfernungsklasse Fußwege dominieren, in der mittleren das Fahrrad und in der oberen der Pkw (B 1997, 352, B 1999).

Aus der verkehrsmittelspezifischen Verteilung der Wege auf die Klassen erhält Bahrenberg Verflechtungsmatrizen der Verkehrsbeziehungen zwischen den Stadtteilen Bremens nach den Angaben der Beschäftigten für die beiden Bezugsjahre. Unterschieden werden die Verkehrsmittel MIV<sup>17</sup>, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß. Um die beiden Matrizen vergleichbar zu machen, normiert Bahrenberg die Matrix für 1970 auf die Zahl der Pendler von 1987. Zentral für die weitere Argumentation ist schließlich eine 'Zwischen-Matrize'. Diese zeigt gewissermaßen die Verkehrsmittelwahl von 1970 unter der Wegelängenverteilung (die von Bahrenberg als Raumstruktur interpretiert wird) von 1987, d. h.

- die Aufteilung der Pendlerwege auf die Entfernungsklassen entspricht derjenigen von 1987,
- der modal split (Aufteilung auf die Verkehrsmittel) innerhalb der Entfernungsklassen – die Verkehrsmittelwahl bei gegebener Entfernung – entspricht jedoch dem Jahr 1970.

Durch Subtraktion der Matrizen erhält man zum einen die raumstrukturell – durch Änderung der Wegelängen – bedingte Veränderung der Verkehrsmittelnutzung, zum anderen die 'wahlbedingte' Veränderung der Verkehrsmittelnutzung, die nicht 'raumstrukturell' auf längere Wege zurückgeführt werden kann. Einmal wird also gewissermaßen die Raumstruktur bei konstanter Verkehrsmittelwahl für eine bestimmte Wegelänge variiert, das andere mal dagegen die Verkehrsmittelwahl bei konstanter Raumstruktur.

Das Hauptziel der Untersuchungen wird – für die regionale Untersuchung – wie folgt bezeichnet: „Insbesondere soll die These widerlegt werden, dass die aus umweltpolitischen und stadtentwicklungspolitischen Gründen häufig kritisierte Zunahme des Pkw-Anteils im innerstädtischen und Stadt-Umland-Verkehr im wesentlichen auf die 'längeren Wege' zwischen den Aktivitätsstandorten zurückzuführen ist“ (A 1998, 4).

Ein Ergebnis ist zunächst, dass die Raumstrukturen sich im untersuchten Zeitraum deutlich verändert haben. 50 % der Pendler zwischen den Stadtteilen befinden sich 1987 in der obersten Entfernungskategorie, 1970 waren es lediglich 40 % (B 1997, 357f). Auch in der Gesamtregion gewinnen die hohen Entfernungsklassen Anteile (A 1998, 53, AB 1999, 8).

Allerdings hat sich auch innerhalb der Entfernungsklassen die Verkehrsmittelnutzung deutlich verändert, und zwar im Wesentlichen zugunsten des Pkw. Dies kann – der Logik der Untersuchung folgend – nicht auf raumstrukturelle Gründe zurückgeführt werden. In Bremen sind lediglich 18 % der Verkehrsmittelwähleränderungen auf raumstrukturelle Effekte zurückzuführen, dagegen 82 % auf Wahleffekte (B 1997, 363). In der Gesamtregion sind gar nur 14 % der Änderungen raumstrukturell bedingt, dagegen 86 % wahlbedingt (AB 1999, 20). Als Hauptergebnis wird deshalb festgehalten, „daß die Berufspendler unabhängig von der Weglänge in großem Umfang auf den Pkw umgestiegen sind“ (B 1997, 363).

Dieses Ergebnis soll hier auf der Basis einer theoretischen und methodischen Kritik beleuchtet und hinterfragt werden.

### 2.2.1 Findet überhaupt eine Verkehrsmittelwahl statt?

Da die Untersuchungen auf aggregierten Kennziffern für 1970 und 1987 beruhen, werden Distanzänderungen nicht auf der Individualebene erfasst. Es bleibt offen, ob auch nur in einem Fall überhaupt ein Verkehrsmittelwechsel auftrat. Es ist also nicht gesagt, ob die Autofahrer des Jahres 1987 jemals zu Fuß zur Arbeit gegangen sind und ein Wechsel stattfand.

Bei der Verkehrsmittelwahl ist die Bildung von Routinen besonders stark, deutlich stärker als bei Entscheidungen für eine Aktivität oder einen Aktivitätsort (Lanzendorf 2000, 196ff). Besonders bei Personen, die über einen Pkw verfügen, ist die Verkehrsmittelnutzung hochgradig stabil, so dass man versucht ist, geradezu eine Immunität gegenüber dem ÖPNV anzunehmen. Die Vervielfältigung räumlich-zeitlicher Optionen von Personen bzw. Haushalten, die die Automobilisierung nach sich zieht, macht diese Verkehrsmittelentscheidung häufig unumkehrbar und erzwingt – an langfristige Standortentscheidungen (Wohnstandort, soziale Netze, Arbeitsplatz etc.) anschließend – die zukünftige Pkw-Nutzung (vgl. Krämer-Badoni/Kuhm 2000, 166ff). So ist die nach Angebotsverbesserungen zu beobachtende stärkere Nutzung des ÖPNV häufig in starkem Maß auf Personen, die bereits vorher ÖPNV-Nutzer waren, sowie auf ehemalige Fußgänger und Radfahrer zurückzuführen, während Autofahrer weiterhin Auto fahren (Hass-Klau/Deutsch/Crampton 2000). Jüngste Versuche in Tourismusregionen, den Gästen eine kostenfreie Anreise mit der Bahn zu finanzieren, führen zwar zu einer Erhöhung des Anteils der Bahn am Modal Split. Dieser ist jedoch primär auf neue Gäste zurückzuführen – also auf Veränderungen in der Wahl des Zielortes, nicht des Verkehrsmittels (Scheiner/Steinberg 2001). So ist auch vorstellbar, dass eine Zunahme der Pendeldistanz zu einem ‘notwendigen’ Umstieg auf motorisierte Verkehrsmittel führt, während die Abnahme seltener zum Umstieg auf das Rad oder die Füße führt.

### 2.2.2 Kleinräumig denken!

Ein weiterer Kritikpunkt bezieht sich auf die Abgrenzung der Distanzklassen. Nach Bahrenberg ist „ein Zusammenhang zwischen der Weglänge und dem benutzten Verkehrsmittel“ „fragwürdig“ (B 1997, 346). Den Analysen, die dies belegen sollen, liegt die Annahme zugrunde, dass Wege bis zu etwa 3 km „noch gut zu Fuß erledigt werden können“ (B 1997, 357).

Diese Klassenbildung ist in doppelter Hinsicht fragwürdig. Zum einen können sich aufgrund der relativ breiten Klassen innerhalb der Klassen deutliche Veränderungen der Wegelängen ergeben haben. Innerhalb der Klassen wird jedoch jede Veränderung der Verkehrsmittelwahl als Wahleffekt klassifiziert. So ist beispielsweise – selbst wenn man Pendeldistanzen als Raumstruktur betrachtet – eine Distanzzunahme von 50 m auf 2900 m keine raumstrukturelle Veränderung im Sinne von Bahrenbergs Methodik. Dadurch wird die – zu belegende – These begünstigt, dass die Veränderungen im modal split wahlbedingt sind. Methodisch sinnvoll wäre es eher, die zu *widerlegende* These zu stützen.



Zum anderen ist die Abgrenzung insbesondere der untersten Klasse (bis 3 km), die der Zeitrationalität von Fußwegen entsprechen soll, höchst fragwürdig. Die mittlere Distanz von Fußwegen entspricht nach einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (2000) 1 km (der Median liegt noch deutlich niedriger). Dafür werden im Mittel 16 Minuten benötigt. Die von Bahrenberg angesetzte Obergrenze der Klasse entspricht also einem Fußweg von 45 bis 50 Minuten. Insofern ist zu erwarten, dass derartige Wege motorisiert oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Auffallend ist auch, dass ausschließlich bei Wegen innerhalb der Stadtteile (also unterhalb der 3 km-Schwelle) ein nennenswert positiver 'Wahleffekt' zugunsten des ÖPNV auftritt, bei den Fußwegen dagegen ein besonders starker wahlbedingter Rückgang (B 1997, 362). Auch dies legt die Interpretation nahe, dass die 'kurzen' und mittleren Wege eben nicht kurz sind; jedenfalls nicht so kurz, dass sie aus der Sicht des Verkehrsteilnehmers günstige Fuß- oder Raddistanzen sind.

Zur Begründung der Distanzklassen beruft sich Bahrenberg auf Ruwenstroh et al. (1978) sowie Zumkeller und Nakott (1988). Aus diesen Arbeiten geht jedoch hervor, dass beispielsweise in Bremen bereits in den siebziger Jahren der Anteil der Fußwege ab einer Entfernung von 1 km stark abnahm. Für das Fahrrad gilt das gleiche bei einer Entfernung von 2-3 km (Karlsruhe) bzw. 6 km (Bremen) (Ruwenstroh et al. 1978, 29). Auch Zumkeller und Nakott (1988) nennen als Grenzwerte 1 km (zu Fuß) und 6 km (Rad). Festzuhalten ist auch, dass die genannten Quellen auf den Stadtverkehr abzielen. Außerhalb größerer Städte kann das Auto aber schon bei deutlich geringeren Distanzen schneller sein als das Rad oder gar die Füße, so dass in einer regionalen Studie die Distanzklassen noch niedriger anzusetzen wären.

Auch andere Studien zeigen, dass der Anteil der Fußwege bereits bei kleinen Distanzen deutlich abnimmt. Dies gilt nicht zuletzt für Bahrenbergs Arbeit, nach der bei Wegen unter 3 km fast jeder zweite Erwerbstätige zu Fuß oder mit dem Rad zur Arbeit kommt. Bei Wegen über 6 km sind es noch 4 % (Abb. 1). Nach den detaillierten Studien von Holz-Rau (1991, 303) nimmt bei Personen mit Pkw bereits ab einer Entfernung von etwa 300 m zum nächstgelegenen Lebensmittelgeschäft der MIV-Aufwand deutlich zu, bereits ab 600 bis 700 m wird fast nur noch der Pkw genutzt. Personen ohne Pkw benutzen ab 300 m verstärkt das Rad (Abb. 2). Entscheidend ist hier (u. a.), dass es sich bei den Entfernungsklassen

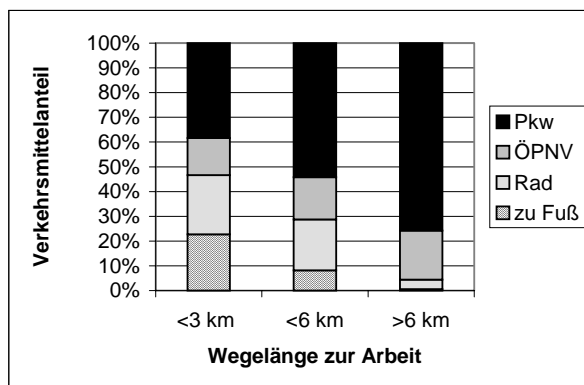
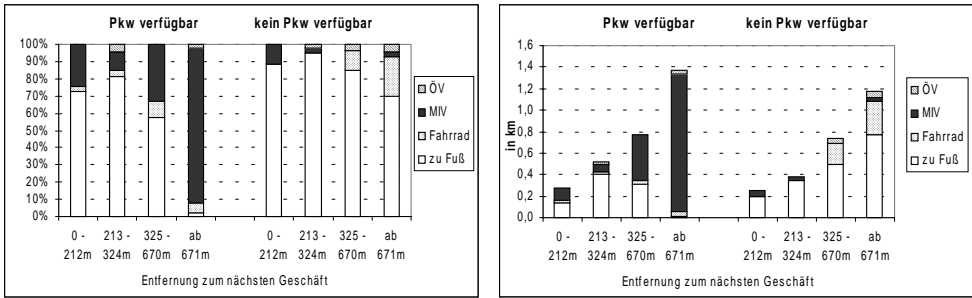


Abb. 1: Modal Split nach Wegelänge zur Arbeit in der Region Bremen  
Quelle: Eigene Berechnung nach AB (1999, 15)



a. Verkehrsmittelanteile

b. Verkehrsmittelspezifischer Aufwand

Abb. 2: Verkehrsmittelanteile und Verkehrsmittelspezifischer Aufwand nach Entfernung zum nächstgelegenen Lebensmittelgeschäft und Pkw-Verfügbarkeit

Quelle: Holz-Rau (1991)

um die Distanz zum nächstgelegenen Geschäft handelt, dass also die Unterschiede ('Wirkungen') aus der infrastrukturellen Ausstattung resultieren, nicht aus 'gewählten' Distanzen.

2.2.3 Raumstruktur = Distanz?

Der enge Zusammenhang zwischen MIV-Nutzung und Distanz, die „Zwangsmobilisierung“ aufgrund höherer Entfernungen zwischen Aktivitätenstandorten, wird so wie von Bahrenberg unterstellt kaum vertreten. Vielmehr gehen auch Autoren, die in der Verkehrsursachenforschung und Verkehrsmodellierung stark auf siedlungs- bzw. raumstrukturelle Einflüsse setzen, davon aus, dass die Verkehrsmittelwahl neben den zurückzulegenden Distanzen von weiteren räumlichen Faktoren abhängt.

Zum einen spielt die Dispersion von Standorten eine große Rolle. Raumstrukturen, die die Pkw-Nutzung begünstigen, sind v. a. Strukturen, die mit anderen Verkehrsmitteln schwer zu bewältigen sind. Bei Distanzen, die über den Fuß- und Radverkehr hinaus gehen, sind dies v. a. Strukturen, die mit dem öffentlichen Verkehr kaum bedienbar sind, also beispielsweise tangentielle Relationen. Solche Strukturen finden sich eher im suburbanen Raum als in den verdichteten Kernstädten. Vor allem dies – und nicht höhere Entfernungen – begründet die Benachteiligung des ÖPNV im suburbanen Raum (Kutter 2001, 5).

Daneben spielt die Raumdurchlässigkeit, d. h. der verkehrsmittelspezifische Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, eine wichtige Rolle. Daran wird auch eine grundsätzliche Differenz zwischen der Sichtweise Bahrenbergs und der von ihm kritisierten 'raumversessenen' Verkehrs- und Raumplanung deutlich. Während diese – ob bewusst oder nicht, sei dahingestellt – unter 'Raum' immer bereits gedeuteten Raum versteht, pflegt Bahrenberg mit der Reduktion des Raum auf Distanzbeziehungen das geometrische Raumverständnis der chorologischen Geographie. In der Verkehrswissenschaft und -planung und generell in der

Raumplanung spielt die Frage nach der Ontologie des Raums bisher kaum eine Rolle. Raum wird dort implizit stets als soziale Konstruktion behandelt, sei es in Form privater Verfügungsrechte (Eigentum), administrativer Einheiten oder gebauter (Infra-)Strukturen. Für die Verkehrsforschung spielen insbesondere bauliche Strukturen und die zwischen ihnen liegenden Zeitdistanzen eine zentrale Rolle als Folie, auf der sich die Mobilität vollzieht.

Zugespitzt ließe sich auch formulieren: Es handelt sich bei der geographischen Kritik an der Raumversessenheit der Verkehrswissenschaft um ein Anlaufen gegen Windmühlen. Das von Bahrenberg zugrunde gelegte Raumverständnis – Raum als Distanz – spielt in der Verkehrswissenschaft nämlich keine so zentrale Rolle als erklärende, sondern eher als zu erklärende Variable. Eine berechtigte Kritik wäre eher, dass die Verkehrswissenschaft sich bisher keinen Begriff gemacht hat über die von ihr stets implizit vorgenommene Gleichsetzung von Raum und gedeutetem Raum. Dies führt, wie eingangs ausgeführt, zweifellos zu Fehlinterpretationen und Irrungen.

Der von Bahrenberg zugrunde gelegte Raumbegriff allerdings klammert aus, dass die Trennung von Raumstruktur- und Wahleffekten artifiziell ist, und zwar im zweifachen Sinne. Einerseits beruhen 'Wahleffekte', also Entscheidungen über bestimmte Handlungsweisen, auf Kalkulationen, denen unter anderem räumliche Bedingungen zugrunde liegen. Andererseits beruhen Raumstrukturen – sofern man Raum als gedeuteten Raum versteht – stets auf früheren Entscheidungen. Dies lässt nicht den Schluss zu, dass sie in der Folge nicht auch Wirkungen entfalten können. Für spätere Handlungen können sie durchaus den Charakter von 'Raumstruktureffekten' besitzen, Handlungsweisen ermöglichen oder verhindern – mit anderen Worten: Wirkungen entfalten. Diese Verklammerung von sozialem Handeln und physischer Welt ist entscheidend für ein adäquates Verständnis alltäglichen und planerischen Handelns und seiner Konsequenzen. Deshalb muss sie – über die analytische Trennung von Raum und Sozialem hinausgehend – stets mitgedacht werden.

Für die Verkehrsmittelnutzung heißt dies: Sie ist nicht von der Tendenz zur Individualisierung, der zunehmenden Selbst-Gestaltbarkeit von Lebensstilen und der Loslösung von lokalen wie auch sozialstrukturellen Vorgaben ausgeschlossen (Scheiner 1997). Einen Zwang zur Pkw-Nutzung gibt es nicht. Es gibt jedoch Raumstrukturen, die bestimmte Verkehrsmittel begünstigen. Dies ist am realisierten Handeln der Bewohner ablesbar.

#### 2.2.4 Verkehrsmittelnutzung: freie Wahl oder raumstrukturell bedingt?

Die Schlussfolgerungen Bahrenbergs beruhen strenggenommen nicht auf empirischen Beobachtungen, sondern auf einem Modell, nämlich auf der Annahme, man könne aus aggregierten Daten mittels einer Zerlegung in zwei Effekte (Raumstruktur- und Wahleffekt) probabilistisch auf individuelles Verhalten rückschließen.

Ähnlich wie dies Bahrenberg und Albers für Bremen und sein Umland getan haben, lässt sich mit Hautzinger und Meier (1999) auf bundesweiter Ebene die Zunahme der

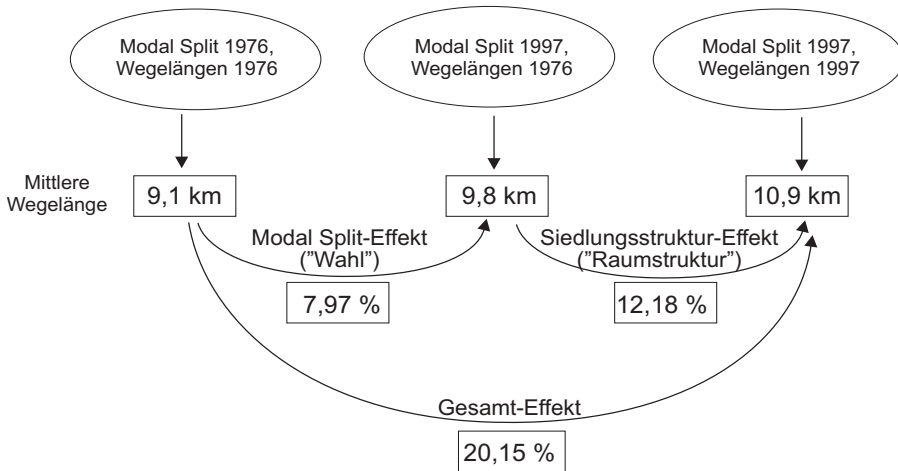


Abb. 3: Wahleffekt und Siedlungsstruktureffekt beim Wachstum der Distanzen im Berufsverkehr 1976 bis 1997

Quelle: eigene Berechnung nach einem Entwurf von Hautzinger/Meier (1999, 28) und Daten aus BMVBW (1999)

Wegelängen in den letzten Jahrzehnten in zwei Effekte aufspalten (Abb. 3). Im Jahr 1976 betrug die durchschnittliche Wegelänge im Berufsverkehr 9,1 km, im Jahr 1997 betrug sie 10,9 km (BMVBW 1999). Dies entspricht einer Steigerung um 20,15 %. Die Distanz-Mittelwerte lassen sich für jedes Bezugsjahr zerlegen in die Mittelwerte für die einzelnen Verkehrsmittel. Daraus lässt sich ein hypothetischer Distanz-Mittelwert errechnen, der sich aus dem modal split für 1997 ergäbe, wenn die mittlere Distanz für jedes einzelne Verkehrsmittel auf dem Stand des Jahres 1976 geblieben wäre.

Dieses Ergebnis gibt gewissermaßen die Distanz an, die sich unter der Prämisse konstanter Entfernungen für ein bestimmtes Verkehrsmittel aus Veränderungen der Verkehrsmittelwahl ergeben hätte. Dieser 'modal split-Effekt' ist ähnlich interpretierbar wie Bahrenbergs Wahleffekt: eine Veränderung der Wegelänge aufgrund veränderter Verkehrsmittelwahl, ohne dass eine siedlungsstrukturelle 'Notwendigkeit' dafür bestünde.

Die sich ergebende hypothetische Distanz beträgt 9,8 km. Vom Zuwachs der Distanzen im Berufsverkehr zwischen 1976 und 1997 um 20,15 % entfallen demnach 7,97 % auf den modal split-Effekt ('Wahleffekt') und 12,18 % auf den 'Siedlungsstruktureffekt' der veränderten Wegelängen. Setzt man den gesamten Zuwachs von 20,15 % gleich 100, dann entfallen 39,6 % auf den modal split-Effekt und 60,4 % auf den Siedlungsstruktureffekt. Von einer Marginalität raumstruktureller Effekte kann demnach keine Rede sein. Auch dies ist jedoch lediglich eine Modellüberlegung. Tatsächliche Zusammenhänge zwischen Raumentwicklung und individuellen Entscheidungsstrukturen sind weitaus komplexer, was schon an der fragwürdigen Prämisse fixierter Distanzen für ein bestimmtes Verkehrsmittel deutlich wird.

### 2.2.5 Moderate oder starke Zunahme der Distanzen im Zeitverlauf?

Von großer Bedeutung in der Diskussion um die Entwicklung von Pendelverflechtungen ist die immer wieder behauptete Zunahme der Distanzen. Nach Bahrenberg fand in der Region Bremen zwischen 1970 und 1987 nur eine „sehr moderate Veränderung der Weglängen“ (BA 1998, 4) von 7,4 auf 9,1 km statt. Die Diskrepanz zu anderen Forschungen, die wesentlich höhere Distanzen annähmen, sei darauf zurück zu führen, „dass in die Pendlerstatistik ausschließlich die Wege derjenigen Berufstätigen eingehen, die über Gemeindegrenzen hinweg pendeln. Das führt zu einer Überschätzung der langen Wege und zu einer völlig unrealistischen Einschätzung des Berufsverkehrs“ (BA 1998, 4, ausführlich A 1998, B42ff).

Die üblicherweise herangezogene quasi-amtliche Verkehrsstatistik Verkehr in Zahlen (BMVBW 1999) basiert allerdings keineswegs nur auf gemeindeübergreifenden, sondern auf allen Arbeitswegen. Danach nahm von 1970 bis 1988 die mittlere Distanz im Berufsverkehr um 49% von 6,7 km auf 10,0 km zu (nur Hinweg) (Kutter 2001, 4).

Die niedrigere Schätzung Bahrenbergs ist möglicherweise auf eine zu enge Abgrenzung des Untersuchungsgebiets zurückzuführen. Dies zeigt sich an der Stärke und der Zunahme der Verflechtungen zwischen der Kernstadt Bremen und den Gemeinden am Rand der Untersuchungsregion (A 1998, B63). In diesen Gemeinden wohnen 21 % der Einpendler Bremens. Der Schluss liegt also nah, dass die Verflechtungen der Stadt Bremen weit über den Untersuchungsraum hinausgehen könnten. Diese großen Distanzen fehlen jedoch in der Berechnung Bahrenbergs.

So zeigte sich bei einer Analyse der Pendlerverflechtungen des Nachbarschaftsverbandes Stuttgart (NVS), dass die Zahl der Einpendler insgesamt von 1970 bis 1987 um 62 % zunahm. Dabei stieg die Zahl der Einpendler aus Gemeinden des NVS selbst allerdings nur um 39 %, diejenige der Einpendler von außerhalb um 91 %, diejenige von außerhalb der Region Mittlerer Neckar (aber innerhalb Baden-Württembergs) um 256 %, und diejenige von außerhalb Baden-Württembergs um 896 % (Scheiner 1997, 56)! Trotz der Tendenz zur funktionalen Abkopplung des Umlandes von der Kernstadt zeigen sich darin deutlich wachsende Wegelängen, insbesondere eine Zunahme des Fernpendelns.

## 3 Fazit

Den theoretischen Hintergrund für die hier geführte empirische Diskussion bildet der sozialgeographische Diskurs um einen angemessenen Raumbegriff. In diesem Diskurs werden die Wirkungen räumlicher Strukturen häufig unterschätzt bis ausgeblendet. Diese „Angst der Geographie vor dem Raum“ ist vor dem Hintergrund der Fachhistorie und noch immer spürbarer disziplinspezifischer Raumverliebtheiten zu sehen, legt jedoch Fehlinterpretationen nahe, wenn Raum ‘an sich’ mit gebautem und damit bereits gedeutetem Raum gleichgesetzt wird.

Die direkte Übertragung der raumontologischen Diskussion auf empirische Studien

führt hier zur Überschätzung von 'Wahleffekten'. Was dann aus der handlungstheoretischen Sozialgeographie bleibt, ist ein schlichter Voluntarismus, der die Bedingungen der Situation, in der bestimmte Handlungsweisen erfolgen, tendenziell ausblendet. Vernachlässigt werden damit letztlich auch die Wirkungen von Handlungen, aus denen ja erst Strukturen entstehen.

In vielerlei Hinsicht werden Raumstrukturen nicht 'subjektiven', sondern durchaus intersubjektiven Bewertungsschemata unterworfen, und zwar mit ähnlichen Ergebnissen. Deshalb kann die Dichotomie von 'Wahl' und 'Struktur' nur eine heuristische Dichotomie sein. Strukturen und Entscheidungen sind nicht unabhängig voneinander, sondern Entscheidungen ('Wahlen') lassen Strukturen entstehen, die nachfolgende Entscheidungen beeinflussen.

Auch Bahrenbergs politisch-planerischen Schlussfolgerungen kann deshalb nicht gefolgt werden. Bahrenberg schließt aus seinen Ergebnissen, das Leitbild der kompakten, funktionsgemischten Stadt sei in Bezug auf die umweltverträgliche Abwicklung von Verkehr nicht erfolgversprechend, denn die Entscheidung für ein Verkehrsmittel würde weitgehend unabhängig von der zurückzulegenden Distanzen getroffen.

Es liegt auf der Hand, dass eine durchmischte Siedlungsstruktur lediglich eine notwendige, aber keine hinreichende Voraussetzung für kurze Wege ist.<sup>18</sup> Eine große Zahl von Menschen entscheidet sich „aufgrund der niedrigen Raumwiderstände für eine Erweiterung ihres Aktionsradius, d. h. sie nutzen beispielsweise lieber das entfernter gelegene Spaßbad anstelle des ortseigenen Freibades“ (A 1998, 2). Dies lässt sich aber nicht als Argument im Sinne von Bahrenberg und Albers einsetzen. Daraus lässt sich nämlich nicht ableiten, es sei verkehrspolitisch sinnlos, zumindest den Menschen den Besuch des ortseigenen Freibades – allgemein: eine 'Stadt der kurzen Wege' – zu ermöglichen, die ihre Qualitäten zu nutzen wissen.

Mit dem Argument der 'niedrigen Raumwiderstände' wird hier erstaunlicherweise ein klassischer 'raumstruktureller Effekt' zur Erklärungsgröße des Handelns (hier: der zurückgelegten Entfernungen) gemacht. Dies impliziert, dass über eine Erhöhung des Raumwiderstandes Entfernungen reduziert werden können und damit Verkehr vermieden wird.

Raumstrukturelle Wirkungen auf das Verkehrshandeln sind also – und dies gilt auch nach Bahrenbergs eigenen Zahlen – nicht so gering, wie mancher Geograph, der sich nach langer Zeit vom disziplinspezifischen Raumdeterminismus befreit haben will, glauben machen möchte.

## **Dank**

Mein herzlicher Dank geht an Markus Hesse für seine hilfreichen Anmerkungen zu einer früheren Fassung des Manuskripts.

## Anmerkungen

- 1 Bahrenberg (1994, 1997, 1999), Albers (1998), Bahrenberg/Albers (1998), Albers/Bahrenberg (1999). Aus Platzgründen werden die Namen bei Quellenverweisen mit ihren Initialen abgekürzt: Bahrenberg (1997) wird zitiert als B 1997. Es wird vor allem von Bahrenberg die Rede sein, der die Methodik, mit der ich mich hier auseinandersetze, entwickelt hat (B 1994).
- 2 Vgl. Hesse (1999), Holz-Rau et al. (1999), Wulfhorst et al. (2000), Stadtleben (2000).
- 3 Danach wird zwischen der Welt der physikalischen Dinge und Zustände (Welt 1), der Welt der Bewusstseinszustände (Welt 2) und der Welt der objektiven Gedankeninhalte (vor allem wissenschaftlicher und künstlerischer Art) (Welt 3) unterschieden (Popper 1967).
- 4 Darauf weist auch Hard als 'harter' Raumexorzist hin: Es gehe hier nicht um inkompatible Welten, sondern um inkompatible Sprachen, Semantiken oder 'Weltversionen' (Hard 1998, 252), also um Blickwinkel.
- 5 Zu den handlungstheoretischen Grundlagen dieser subjektiven Rationalität vgl. Esser (1991).
- 6 Die Geographieggeschichte ist voll von solchen Vergegenständlichungen des Raums, die z. T. so weit gehen, Räume als Individuen mit einem eigenen Verhalten zu beschreiben (Otremba 1961). Diese Vergegenständlichungen sind eng mit der idiographischen Tradition der Geographie verbunden, die stets auch ein gerüttelt Maß an disziplinärer Selbsterhaltungsfunktion besaß und besitzt, kann man doch damit stets begründen, warum auch ein restlos erforschtes Phänomen immer noch genügend Forschungsstoff abgibt: Es fände sich ja stets ein Land, eine Region, ein Ort, der/die gerade in Bezug auf dieses Thema anders beschaffen sei als die bereits untersuchten Länder, Regionen und Orte, so dass man mit den Forschungen noch lange nicht am Ende angekommen sei.
- 7 Es sei dahin gestellt, ob dies nur für moderne Gesellschaften gilt oder schon immer so war. Die etymologischen Überlegungen von Bollnow (1963, 31ff) zum Begriff des „Raum Schaffens“ deuten jedenfalls darauf hin, dass auch (oder gerade?) für frühe agrarische Gesellschaften kein Raum an sich existierte, sondern eben stets erst geschaffen wurde, z. B. durch Rodung.
- 8 Daraus lässt sich nebenbei keineswegs ableiten, dass es keine empirische Raumwissenschaft geben könne, wie dies von 'harten Raumexorzisten' bisweilen behauptet wird (Werlen 1995, 224 und 241). Dann könnte nämlich beispielsweise auch keine empirische Soziologie existieren, es sei denn, auf der Basis der Annahme, die Gesellschaft sei ein Objekt.
- 9 Daran lässt sich anschließen, „was heute wohl jedem Planer vollkommen klar ist beziehungsweise sein muss, nämlich dass mit den Instrumenten der Raum- und Regionalplanung keine Räume oder Regionen geordnet werden, sondern gesellschaftliche

Handlungsabläufe“ (Schafranek 1999, 244).

- 10 Dies gilt auch für andere verkehrsbezogene Probleme wie das Überqueren von schnell befahrenen Stadtstraßen zu Fuß: Die Gefahr dürfte von Personen mit vergleichbarer Physiologie recht ähnlich beurteilt werden und eben nicht nennenswerten subjektiven Varianzen unterliegen.
- 11 Vgl. als kleines Beispiel Werlens (1997, 384) Kritik an Ellgers (1996) *Geographie des Wissens*.
- 12 So wurde dies in der Aktionsraumforschung der siebziger Jahre unterstellt: Für verpflichtende Aktivitäten würden hohe, für optionale Aktivitäten nur niedrige Entfernungen in Kauf genommen. Die heute im Rahmen von Freizeitaktivitäten zurückgelegten Entfernungen sprechen allerdings eine andere Sprache (Scheiner/Steinberg 2001). Ähnlich wie bei Arbeitsplätzen schlägt hier die zunehmende Spezialisierung zu Buche. Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass viele Freizeitaktivitäten noch immer stark wohnquartierbezogen sind (z. B. Spaziergänge, Gaststättenbesuche, Vereinsarbeit).
- 13 Basierend auf der Zunahme der Pendeldistanzen (vgl. Kap. B.2.5).
- 14 Vgl. als Beispiel die Diskussionen um Tempolimits.
- 15 Traditionell nicht im Sinne der länderkundlichen Geographie, sondern im Sinne der quantitativen Revolution der sechziger und siebziger Jahre.
- 16 Der Zeitraum ergibt sich durch die Verfügbarkeit der Volkszählungsdaten aus diesen beiden Jahren.
- 17 MIV: Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr.
- 18 Deshalb ist auch die Kritik nicht zielführend, die Verkehrsforschung würde eine formallogisch falsche Kausalbeziehung zwischen Nutzungsmischung und Verkehrsvermeidung unterstellen (B 1997, 350).

## Literatur

- Albers, Kerstin 1998: Verkehr und Raumstruktur – unter besonderer Berücksichtigung des Berufsverkehrs – Beispiel: Region Bremen (1970/1987). Forschungsbericht 9 der ZWE Arbeit und Region, Universität Bremen. Bremen. Zitiert als: A 1998.
- Albers, Kerstin, Gerhard Bahrenberg 1999: Siedlungsstruktur und Verkehr in der Stadtregion. Eine Analyse der Entwicklung 1970-1987 am Beispiel des Berufsverkehrs in der Region Bremen. (= Arbeitspapier 37 der ZWE Arbeit und Region, Universität Bremen). Bremen. Zitiert als: AB 1999.
- Axhausen, Kay 1998: Freizeitverkehrsforschung aus klassischer verkehrswissenschaftlicher Sicht. Ein Blick zurück und nach vorn. In: Kay Axhausen, Ulrich Brannolte, Hans-Liudger Dienel, Andreas Rade (Hg.): Freizeitverkehr. Innovative Analysen und Lösungsansätze in einem multidisziplinären Handlungsfeld. Dokumentation eines interdisziplinären Workshops des Bundesministeriums für Bildung und Forschung am 10. und 11. Dezember 1998 im Hotel Bristol in Bonn. S. 13-21.



- Bahrenberg, Gerhard 1997: Zum Raumfetischismus in der jüngeren verkehrspolitischen Diskussion. In: Ulrich Eisel, Hans-Dietrich Schultz (Hg.): Geographisches Denken. (= Urbs et Regio 65). Kassel. S. 345-371. Zitiert als: B 1997.
- Bahrenberg, Gerhard 1994: Der Einfluß der Raumstruktur auf die Verkehrsmittelbenutzung im städtischen Berufsverkehr – am Beispiel der Stadt Bremen. In: Klaus D. Aurada (Hg.): Beiträge des 10. Kolloquiums für Theorie und Quantitative Methoden in der Geographie (Göhren auf Rügen, 23.-26.2.1994) (= Greifswalder Geographische Arbeiten 11). Greifswald. S. 64-79.
- Bahrenberg, Gerhard 1999: Kann man über die Siedlungsstruktur den Modal Split beeinflussen? In: Markus Hesse (Hg.): Siedlungsstrukturen, räumliche Mobilität und Verkehr. Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit in Stadtregionen?. Graue Reihe Materialien des IRS (Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung). Erkner. S. 57-67. Zitiert als: B 1999.
- Bahrenberg, Gerhard, Kerstin Albers 1998: Die Kernstadt, das Umland und die Folgen eines Trends. Führt die Suburbanisierung zu mehr Autoverkehr? Forschung – Mitteilungen der DFG 4/98, S. 4-6. Zitiert als: BA 1998.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.) 2000: Kenngrößen für Fußgänger- und Fahrradverkehr. BASt-Info 1/00. Bergisch Gladbach.
- BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Hg.) 1999: Verkehr in Zahlen. Hamburg.
- Bollnow, Otto Friedrich 1963: Mensch und Raum. Stuttgart.
- Brunsing, Jürgen, Michael Frehn (Hg.): Stadt der kurzen Wege (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 95). Dortmund.
- Diewald, Martin 1990: Der Wandel von Lebensformen – eine Entsolidarisierung der Gesellschaft durch Individualisierung? In: Gegenwartskunde 39/2, S. 165-176.
- Ellger, Christof 1996: Information als Faktor wirtschaftsräumlicher Entwicklung. Bausteine zu einer Geographie des Wissens. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie 40/1-2, S. 89-100.
- Esser, Hartmut 1991: Die Rationalität des Alltagshandelns. Eine Rekonstruktion der Handlungstheorie von Alfred Schütz. In: Zeitschrift für Soziologie 20/6, S. 430-445.
- Färber, Berthold 2000: Neue Fahrzeugtechnologien zur Unterstützung der Mobilität Älterer. In: Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie 33, S. 178-185.
- Flämig, Heike, Markus Hesse 1998: Der Verkehr als Gegenstand raumbezogener Forschung. Theoretische Überlegungen zur Bedeutung der Transport- und Transaktionskosten. In: Geographische Zeitschrift 86/4, S. 225-235.
- Geier, Stefan, Christian Holz-Rau, Heinz Krafft-Neuhäuser 2001: Randwanderung und Verkehr. In: Internationales Verkehrswesen 53/1-2, S. 22-26.
- Gertz, Carsten 1998: Umsetzungsprozesse in der Stadt- und Verkehrsplanung. Die Strategie der kurzen Wege (= Schriftenreihe A des Instituts für Straßen- und Schienenverkehr 30). Berlin.

- Götz, Konrad, Thomas Jahn, Irmgard Schultz 1998: Mobilitätsstile. Ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. (= Forschungsbericht stadtverträgliche Mobilität 7). Freiburg im Breisgau.
- Hard, Gerhard 1988: Selbstmord und Wetter – Selbstmord und Gesellschaft. Studien zur Problemwahrnehmung in der Wissenschaft und zur Geschichte der Geographie. (= Erdkundliches Wissen 92). Stuttgart.
- Hard, Gerhard 1992: Über Räume reden. Zum Gebrauch des Wortes „Raum“ in sozialwissenschaftlichem Zusammenhang. In: Jörg Mayer (Hg.): Die aufgeräumte Welt – Raumbilder und Raumkonzepte im Zeitalter globaler Marktwirtschaft (= Loccumer Protokolle 74/92). Rehburg-Loccum. S. 53-75.
- Hard, Gerhard 1998: Eine Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen. In: Erdkunde 52/3, S. 250-253.
- Hard, Gerhard 1999: Raumfragen. In: Meusburger 1999, S. 133-162.
- Hass-Klau, Carmen, Volker Deutsch, Graham Crampton 2000: Städtische Nahverkehrssysteme im internationalen Vergleich. In: Der Nahverkehr 18/10, S. 31-36.
- Hautzinger, Heinz, Werner Meier 1999: Siedlungsstruktur und Mobilitätsverhalten. In: Der Nahverkehr 17/10, S. 26-31.
- Held, Gerhard 1998: Potentiale der kompakten Stadt. Eine institutionenökonomische Studie über die spanische Schuhstadt Elche (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 87). Dortmund.
- Hesse, Markus 1999: Die Logik der kurzen Wege: Räumliche Mobilität und Verkehr als Gegenstand der Stadtforschung. In: Erdkunde 53/4, S. 317-329.
- Holz-Rau, Christian, Eckhard Kutter 1995: Verkehrsvermeidung. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte (= Materialien zur Raumentwicklung 73). Bonn.
- Holz-Rau, Christian, Petra Rau, Joachim Scheiner et al. 1999: Nutzungsmischung und Stadt der kurzen Wege: Werden die Vorzüge einer baulichen Mischung im Alltag genutzt? (= Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.): Werkstatt Praxis 7/1999). Bonn.
- Holz-Rau, Hans-Christian 1991: Verkehrsverhalten beim Einkauf. In: Internationales Verkehrswesen 43/7-8, S. 300-305.
- Hunecke, Marcel 1999: Lebensstile, Mobilitätsstile und mobilitätsbezogene Handlungsmodelle. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Nordrhein-Westfalen (Hg.): U.MOVE – Jugend und Mobilität (= ILS-Schriften 150). Dortmund.
- Kagermeier, Andreas 1997: Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität. Eine empirische Untersuchung am Beispiel von Südbayern. Dortmund.
- Klüter, Helmut 1986: Raum als Element sozialer Kommunikation (= Gießener Geographische Schriften 60). Gießen.
- Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung 2000: Schlußbericht. 5. September 2000. <http://www.baunetz.de/bm/bvw/publik/download/kommissionsbericht.pdf> (26.1.2001).
- Krämer-Badoni, Thomas, Klaus Kuhm 2000: Mobilität. In: Hartmut Häußermann (Hg.):

- Großstadt. Soziologische Stichworte. 2. Aufl. Opladen. S. 162-173.
- Kutter, Eckhard 1973: Aktionsbereiche des Stadtbewohners. Untersuchung zur Bedeutung der territorialen Komponente im Tagesablauf der städtischen Bevölkerung. In: Archiv für Kommunalwissenschaften 12, S. 69-85.
- Kutter, Eckhard 2001: Zu den strukturellen Ursachen regionaler Verkehrsentwicklungen: Ist die Verkehrsmisere „freier Wille“ oder liegt es an den „Umständen“? In: Verkehr und Technik 54/1, S. 3-8.
- Kutter, Eckhard, Axel Stein 1996: Verkehrsminderung „vor Region“ – von der Idee zur Umsetzung. In: Informationen zur Raumentwicklung 7-8, S. 461-488.
- Lanzendorf, Martin 2000: Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. Diss. Universität Trier (Manuskript).
- Lindner, Rolf (Hg.) 1994: Die Wiederkehr des Regionalen. Über neue Formen kultureller Identität. Frankfurt/Main, New York.
- Meusburger, Peter (Hg.) 1999: Handlungsorientierte Sozialgeographie. Benno Werlens Entwurf in kritischer Diskussion. Stuttgart.
- OECD (Hg.) 2000: Internet and Electronic Commerce Indicators Update (<http://www.oecd.fr/dsti/sti/it/>, 12.2.2001).
- Otremba, Erich 1961: Das Spiel der Räume. In: Geographische Rundschau 13/4, S. 130-135.
- Popper, Karl R. 1967: Subjektive oder objektive Erkenntnis? In: ders. 1995: Karl Popper Lesebuch. Ausgewählte Texte zu Erkenntnistheorie, Philosophie der Naturwissenschaften, Metaphysik, Sozialphilosophie. Herausgegeben von David Miller. Tübingen. S. 40-59.
- Ruwenstroh, G. 1978: Mit welchen Maßnahmen kann eine stärkere Benutzung des Fahrrades im Nahverkehr unterstützt werden? (= Schriftenreihe „Städtebauliche Forschung“ des BMBau 03.066, 1978). o.O.
- Schafranek, Matthias 1999: Regionale Begrifflichkeit und die Dialektik von global und lokal. In: Meusburger 1999, S. 231-246.
- Scheiner, Joachim 1997: Individualisierung von Aktionsräumen. Beitrag zu einer Geographie des Alltags. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Geographisches Institut der Freien Universität Berlin.
- Scheiner, Joachim 1998: Aktionsraumforschung auf phänomenologischer und handlungstheoretischer Grundlage. In: Geographische Zeitschrift 86/1, S. 50-66.
- Scheiner, Joachim 2000: Eine Stadt – zwei Alltagswelten? Ein Beitrag zur Aktionsraumforschung und Wahrnehmungsgeographie im vereinten Berlin. Diss. FU Berlin.
- Scheiner, Joachim 2002: Lebensstile, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Räumliche Mobilität im Spiegel von Subkultur und Sozialstruktur (zur Zeit in Begutachtung).
- Scheiner, Joachim, Gernot Steinberg 2002: Mit dem Flugzeug zum Wandern – Tourismus und Verkehr. In: Borghardt, Jörg et al. (Hg.): ReiseRäume. Dortmund (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, 109).

- Schneider, Nicole, Annette Spellerberg 1999: Lebensstile, Wohnraumbedürfnisse und räumliche Mobilität. Opladen.
- Sedlacek, Peter 1982: Kulturgeographie als normative Handlungswissenschaft. In: ders. (Hg.): Kultur-/Sozialgeographie. Beiträge zu ihrer wissenschaftstheoretischen Grundlegung. Paderborn u. a. S. 187-216.
- Sieber, Niklas 2000: Durch Raumplanung Verkehr vermeiden. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Verkehr in Stadt und Region. Leitbilder, Konzepte und Instrumente (= Forschungs- und Sitzungsberichte 211). Hannover. S. 134-147.
- Stadtleben 2000: Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnumlieus, Raum- und Zeitstrukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Stadt. Projektantrag an das Bundesministerium für Bildung und Forschung, Forschungsprogramm Bauen und Wohnen. Aachen.
- Weichhart, Peter 1997: Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen. Benno Werlens Neukonzeption der Humangeographie. In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft 139, S. 25-45.
- Weichhart, Peter 1999a: Die Räume zwischen den Welten und die Welt der Räume. In: Meusburger 1999, S. 67-94.
- Weichhart, Peter 1999b: Action settings. <http://www.geo.sbg.ac.at/staff/weichhart/zentralraum/SBGZentralraum/IMKontext/EinstiegAS.htm>.
- Werlen, Benno 1987: Gesellschaft, Handlung und Raum. Grundlagen handlungstheoretischer Sozialgeographie (= Erdkundliches Wissen 89). Stuttgart.
- Werlen, Benno 1995: Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen. Band 1: Zur Ontologie von Gesellschaft und Raum (= Erdkundliches Wissen 116). Stuttgart.
- Werlen, Benno 1997: Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen. Band 2: Globalisierung, Region und Regionalisierung (= Erdkundliches Wissen 119). Stuttgart.
- Wulfhorst, Gebhard et al. 2000: Raumnutzung und Mobilitätsverhalten: Wechselwirkungen zwischen Stadtentwicklung, Lebensstil und Verkehrsnachfrage. In: Hunecke, Marcel (Hg.): Gestaltungsoptionen für eine zukunftsfähige Mobilität. Werkstattbericht 27 des Sekretariats für Zukunftsforschung. Gelsenkirchen.
- Zierhofer, Wolfgang 1999: Die fatale Verwechslung. Zum Selbstverständnis der Geographie. In: Meusburger 1999, S. 163-186.
- Zumkeller, Dirk, Jürgen Nakott 1988: Neues Leben für die Städte: Grünes Licht fürs Fahrrad. In: Bild der Wissenschaft 5, S. 104-113.

Gerhard Bahrenberg ■

## Space matters? Ja, aber welcher 'Raum', wofür, wie und wieviel!

Jochen Scheiner hat in dem vorstehenden Aufsatz „Die Angst der Geographie vor dem Raum“ Kritik an verschiedenen Beiträgen von meiner Mitarbeiterin Kerstin Albers und mir geübt. Seine zentrale These, soweit sie meine eigenen und meinen Anteil an den gemeinsamen Arbeiten betrifft,<sup>1</sup> ist: In der gegenwärtigen Sozialgeographie habe die frühere „Hypostasierung der Landschaft, später des chorologischen Raumes“ einer „kritischen, zuweilen überkritischen Distanz zu 'raumzentrierten' Sichtweisen Platz gemacht“. Diese habe mittlerweile „das Ausmaß einer Angst der Geographie vor dem Raum“ angenommen und sogar „Fachvertreter erreicht, die in den siebziger bis achtziger Jahren zu den Vertretern einer (aus heutiger Sicht) eher konformen Anthropogeographie zählten“ (S. 19).<sup>2</sup> Damit gehe eine „Fehleinschätzung der Bedeutung räumlicher Strukturen“ einher, die wohl zu einer unzureichenden Analyse des Berufsverkehrs in den in Anmerkung 1 genannten Arbeiten verführe. Wenigstens könne man „auf der Basis der Kritik von Bahrenbergs Texten ... zeigen, dass dieser – resultierend aus einem spezifischen Raumverständnis – die Bedeutung räumlicher Strukturen für das Verkehrshandeln stark unterschätzt“ (S. 20).

Scheiners Arbeit besteht aus zwei Teilen, einem Teil 1, in dem es um die „Ontologie des Raumes“ (S. 23) und die Grundsätze der Thematisierung von 'Raum' in der Sozialgeographie geht, und dem Teil 2, in dem die Bedeutung des Raumes für das „Verkehrshandeln“ im Mittelpunkt steht (S. 30ff). Da Scheiner zu Recht feststellt, es ginge in meinen Arbeiten um die „Wirksamkeit von Raumstrukturen“, ich akzeptierte also die „Existenz 'raumstruktureller Effekte'“ (S. 30), und mich offensichtlich zwar zu den Personen mit Angst vor dem Raum, aber nicht zu den 'Raumexorzisten' (S. 23ff) rechnet, konzentriere ich mich auf den Teil 2. Bei der dortigen Kritik an den Texten handelt es sich um das in der empirischen Forschung Übliche: den Sinn der Fragestellung, 'handwerkliche Fehler', 'falsche' Interpretationen der empirischen Ergebnisse etc. Um die einzelnen Kritikpunkte und meine Antwort leichter verstehen zu können, erscheint es mir sinnvoll, zunächst zu beschreiben, wie ich zu den empirischen Untersuchungen gekommen bin, welche Fragestellung mich dabei interessierte und warum ich die Ergebnisse so interpretierte, wie ich sie interpretierte. Anschließend soll auf die Einwände Scheiners sowie auf einige kritische Anmerkungen zu unseren Arbeiten von Kutter (2001) eingegangen werden. Dabei befaßt sich der Abschnitt 2.1 mit den 'handwerklichen' Fragen. Er kann von dem daran nicht interessierten Leser übersprungen werden.

## 1 Eine chorologische Perspektive und ihre Konsequenzen

1992 fand ein Treffen des Forschungsinstituts ZWE (Zentrale Wissenschaftliche Einheit) 'Arbeit und Region' der Universität Bremen mit dem Leiter des Statistischen Landesamts Bremen statt, auf dem über zukünftige Kooperationsmöglichkeiten nachgedacht wurde. In der ZWE 'Arbeit und Region' arbeiteten Stadt- und Regionalsoziologen sowie Humanographen zusammen, die an der Stadt- und Regionalforschung interessiert waren. Die Kooperation zwischen diesen beiden Organisationen hatte eine längere Tradition. Sie war allerdings bislang immer nur einseitig gewesen: Wir, die Stadt- und Regionalwissenschaftler, hatten Datenwünsche, die vom Statistischen Landesamt – wenn möglich – erfüllt wurden. Dieses Mal war das Interesse etwas anders. Der Sinn von Volkszählungen war vor der VZ 1987 in einigen Massenmedien diskutiert und in Frage gestellt worden, und dem Statistischen Landesamt war daran gelegen, wenigstens ex post zu belegen, daß man mit den Daten der VZ etwas 'Vernünftiges' machen könne – nicht zuletzt im Hinblick auf zukünftige Volkszählungen. Die Idee kam auf, zu den Themen, die in der ZWE von den verschiedenen Arbeitsgruppen bearbeitet wurden, eine vergleichende Auswertung der VZ-Daten von 1970 und 1987 durchzuführen. Das Statistische Landesamt sagte eine entsprechende Aufbereitung der Rohdaten gemäß unseren Fragestellungen und Wünschen zu. Das Thema 'Berufsverkehr' sollte von Thomas Krämer-Badoni und mir, das Thema 'Suburbanisierung' von Axel Priebis und mir bearbeitet werden, wobei ich wegen meines Interesses am Umgang mit quantitativen Daten jeweils die statistischen Analysen übernehmen sollte/wollte.

Was macht man nun 'Vernünftiges' mit der Unmenge von Daten zum Berufsverkehr aus der VZ 70 und der VZ 87? Es war klar, daß der Modal Split (die Aufteilung des Berufsverkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsmittel) und seine Veränderung zwischen 1970 und 1987 im Vordergrund stehen sollten. Ich hatte allerdings kein Interesse, diese Veränderung differenziert nach sozio-demographischen Variablen wie Geschlecht, Stellung im Beruf, Alter etc. zu untersuchen (das und einiges mehr wäre mit den VZ-Daten auch möglich gewesen), sondern verfiel – wie nicht anders zu erwarten – auf die traditionelle (chorologisch-)geographische Frage: 'Does space matter' – auch für die Verkehrsmittelbenutzung? Und wenn ja, wie stark ist dieser Einfluß?

Vor dem Hintergrund der verkehrswissenschaftlichen Literatur war klar, daß 'space' in diesem Zusammenhang nur die Weglänge bedeuten konnte. Es gab massenhaft Literatur, die den Zusammenhang zwischen Weglänge und Modal Split belegte: Zu einem bestimmten Zeitpunkt stellten die verschiedenen Untersuchungen jeweils einen Anstieg des Anteils der 'schnelleren' Verkehrsmittel, insbesondere des Pkws, mit zunehmender Weglänge fest, und zwar in ähnlicher Weise, wie es jede der beiden folgenden Tabellen für den Berufsverkehr innerhalb der Stadt Bremen 1970 (Tab. 1) und 1987 (Tab. 2) (vgl. Bahrenberg 1994a, 105 und 107) zeigt. Normalerweise dienen solche Tabellen dazu zu veranschaulichen, daß ein Einfluß der Weglänge auf die Verkehrsmittelbenutzung existiert. Man ist – aus raum-

planerischer Sicht – mit dem Ergebnis zufrieden, macht es doch scheinbar die Notwendigkeit siedlungsstruktureller Eingriffe deutlich, wenn man z. B. eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs für notwendig hält.

Tab. 1 Anteile der Verkehrsmittel (in %) im Berufsverkehr der Stadt Bremen nach Quelle-Ziel-Relationen 1970

	zu Fuß	Fahrrad	Pkw	ÖPNV	Sonst.
Innerhalb der Stadtteile (ca. <3 km)	49,41	22,22	19,35	9,02	
In benachbarte Stadtteile (ca. 3-6 km)	15,76	16,36	35,74	32,14	
In restliche Stadtteile (ca. >6 km)	1,96	7,47	49,21	41,36	
Gesamt	18,01	13,98	36,59	29,81	1,62

Pkw-Dichte (=Anzahl der Pkw je 100 Erwerbstätige) 66,11

Tab. 2 Anteile der Verkehrsmittel (in %) im Berufsverkehr der Stadt Bremen nach Quelle-Ziel-Relationen 1987

	zu Fuß	Fahrrad	Pkw	ÖPNV	Sonst.
Innerhalb der Stadtteile (ca. <3 km)	22,26	23,69	39,91	14,14	
In benachbarte Stadtteile (ca. 3-6 km)	3,67	13,47	53,42	29,44	
In restliche Stadtteile (ca. >6 km)	0,77	5,02	65,57	28,64	
Gesamt	5,77	11,09	55,99	25,68	1,48

Pkw-Dichte (=Anzahl der Pkw je 100 Erwerbstätige) 96,42

Allerdings beantworteten die beiden Tabellen noch nicht – wenigstens nicht ohne weiteres – meine ‘eigentliche’ Frage: die nach der *Stärke* des Einflusses der Weglänge auf den Modal Split. Diese Frage konnte beantwortet werden, weil für beide Jahre die gleiche Einteilung in Weglängenklassen vorgenommen worden war. Mit Hilfe eines kleinen mathematischen ‘Tricks’, der auf die den Tab. 1 und 2 entsprechenden Matrizen der absoluten Häufigkeiten angewendet wurde, konnte ermittelt werden, wie viele Verkehrsmittelwechsel zwischen 1970 und 1987 auf die Veränderung der Berufsweglängen (sog. ‘Raumstruktureffekt’) zurückzuführen waren bzw. wie viele innerhalb der gleichen Weglängenkategorie (sog. ‘Wahleffekt’) stattfanden. Der ‘Wahleffekt’ gibt die Zahl der Wege wieder, auf denen die Erwerbstätigen 1987 ein anderes Verkehrsmittel benutzten als 1970, obwohl sich die Weglängen nicht verändert hatten<sup>4</sup>. Das Ergebnis war etwas überraschend, wenigstens zunächst für mich. Denn im Berufsverkehr der Stadt Bremen konnten ‘nur’ ca. 18 % aller

Verkehrsmittelwechsel auf den Raumstruktureffekt (die Verlängerung der Wege zur Arbeit) zurückgeführt werden, die restlichen 82 % fanden statt, obwohl sich die Weglänge im Zeitraum 1970-1987 nicht geändert hatte. Überraschend war das Ergebnis deshalb, weil ich als Geograph, für den 'space matters', wohl eine größere Bedeutung des Weglängeneffekts erwartet hatte. Ich hatte allerdings vor der Analyse keinen Gedanken an die Größe des Raumstruktureffekts verschwendet. Mein Augenmerk war vielmehr auf das methodische Problem gerichtet, ob und wie man aus den beiden Matrizen die Bedeutung der Weglänge würde 'herausrechnen' können.

Wie reagiert man im Fall eines solch enttäuschenden Ergebnisses als 'Normalwissenschaftler'? Man sucht nach Fehlern – bei der Dateneingabe, der Methodik.<sup>5</sup> Es fand sich damals nichts. Nachdem ich die Methodik der Analyse auf dem Symposium des AK 'Theorie und quantitative Methodik in der Geographie' (Bahrenberg 1994b) vorgestellt und von den Methodikexperten keine Kritik erfahren hatte, hörte ich mit der Fehlersuche auf und begann, mich sozusagen mit den Ergebnissen zu arrangieren. Die Tatsache, daß per Saldo alle Verkehrsmittelwechsel zugunsten des Pkw und zu Lasten des Zu-Fuß-Gehens, des Fahrrads und des ÖPNV gingen, erinnerte mich an die Erfahrungen mit der Automobilisierung im Untersuchungszeitraum (und im Jahrzehnt davor): an die Beobachtung nämlich, daß (fast) jeder/jede mit dem Tag des Autobesitzes auf den Pkw umstieg, und zwar auf dem gleichen Weg, der vorher zu Fuß, per Fahrrad oder ÖPNV zurückgelegt worden war. An der physischen Umwelt (dem 'Raum') hatte sich für einen externen Beobachter von dem vorherigen auf diesen Tag nichts geändert.<sup>6</sup> Und tatsächlich hatte die Pkw-Verfügbarkeit im Untersuchungszeitraum, gemessen an der Pkw-Dichte (bezogen auf 100 Erwerbstätige), um ca. 45 % (= 30,31 Prozentpunkte) zugenommen (vgl. Tab. 1 und 2). Einer Erklärung bedürftig erscheint daher nicht, warum der Raumstruktureffekt für den Zeitraum 1970-1987 so *niedrig* war, sondern warum er mit immerhin 18 % so *hoch* war. Meine Vermutung aus heutiger Sicht ist: Die damalige Interpretation war nicht ganz korrekt. Die gewählte Methode erlaubt es nämlich nicht, den Raumstruktureffekt genau zu bestimmen, sondern nur seine Obergrenze. M.a.W., ich hätte formulieren müssen: Der Raumstruktureffekt beträgt nur 'höchstens 18 %', der Wahleffekt dementsprechend 'mindestens 82 %'.<sup>7</sup>

In einem anschließenden DFG-Projekt sollte die Untersuchung mit der gleichen Fragestellung und Methodik auf die Region Bremen (=Stadt Bremen und ihr Umland), ausgedehnt werden. Gemeinhin wird ja die Suburbanisierung für die langen Wege im Berufsverkehr 'verantwortlich' gemacht. Es wäre also ein stärkeres Gewicht des Raumstruktureffekts zu erwarten gewesen. Andererseits: 'Sehr viel größer' konnte der Raumstruktureffekt eigentlich nicht sein; ich war mittlerweile überzeugt, daß die Weglängenänderungen keinen großen Einfluß auf die Veränderung der Verkehrsmittelanteile hatte. Für 'Spannung' war jedenfalls gesorgt, und ich erinnere mich noch gut, daß ich meine Mitarbeiterin Frau Albers manchmal im Spaß fragte: „Was machen wir nur, wenn der Raumstruktureffekt in der Region Bremen größer als 25 % ist“? Nun, er lag unter 15 % und damit sogar noch unter demjenigen in der Stadt Bremen (vgl. Albers und Bahrenberg 1999). Dieses – wieder-



um unerwartete – Ergebnis bedurfte einer Erklärung. Sie fand sich im wesentlichen in der Tatsache, daß im Zeitraum 1970-1987 die alten Industrien in der Stadt Bremen stark geschrumpft oder gar verschwunden waren und durch neue Industrien am entgegengesetzten Stadtrand partiell ersetzt worden waren. Die Berufswege innerhalb der Stadt hatten sich dadurch deutlich verlängert, während die Berufsweglängen für die im Umland wohnenden Berufstätigen durch die Arbeitsplatzsuburbanisierung im Durchschnitt weniger stark zunahmen (vgl. Albers und Bahrenberg 1999).

Was gibt es Angenehmeres in der empirischen Forschung, als insgesamt gleich zweimal durch die Analyseergebnisse überrascht zu werden, eigene Erwartungen korrigieren zu müssen und die Notwendigkeit diese Korrekturen auch noch ‘erklären’ zu können?<sup>8</sup>

## 2 Zur Kritik Scheiners

Das Schöne an empirischen Analysen ist, daß sie, wenn sie überhaupt Resonanz finden, eine schier unerschöpfliche Quelle zur Kritik bieten (und dadurch neue Empirie generieren): Die Eingangsdaten sind nicht zuverlässig, sie sind schlicht falsch oder beschreiben nicht das, was man glaubt, daß sie beschrieben. Bei der Auswertung der Daten werden methodische Fehler gemacht. Zu diesen schlichten handwerklichen Problemen kommt noch ein methodologisches, nämlich ob die gestellte Frage überhaupt mit den vorliegenden Daten und der angewandten Methodik beantwortet werden kann. Die Interpretation der Ergebnisse im Hinblick auf die Eingangsfrage kann bezweifelt werden. Und schließlich kann die Fragestellung überhaupt abgelehnt werden, mangels theoretischer oder – häufiger – praktischer, in der Geographie meistens raumplanerischer Relevanz. Die bisherige Kritik an meinen/unseren Arbeiten bezog sich, meistens im Anschluß an Vorträge, fast ausschließlich auf die Reliabilität der Eingangsdaten. Scheiners Kritik unterscheidet sich davon positiv, weil er sich ähnlich wie Kutter (2001) die Zeit für eine gründliche Lektüre nahm und dadurch in seine Kritik alle o. g. Dimensionen einbeziehen konnte. Wenn ich seine Ausführungen richtig verstanden habe, zielen sie insgesamt darauf ab, der Bedeutung des ‘Raums’ bei der Verkehrsmittelwahl ein größeres Gewicht geben zu können. Er formuliert dieses Ziel aber nicht explizit – im Unterschied etwa zu Kutter, der seine Betroffenheit deutlich zum Ausdruck bringt: Die „Behauptung (auf den Raumstruktureffekt entfielen nur 15 %, auf den Wahleffekt dagegen 85 % der Modal Split-Veränderung im Berufsverkehr in der Region Bremen) ist in der Verkehrsplanungslandschaft so einzigartig und sie konterkariert so schwerwiegend Verkehrspolitik und –planung, dass sie dringend überprüft werden muss“ (Kutter 2001, S. 3; Ergänzung in Klammern G.B.).<sup>9</sup> Der Schock scheint tief zu sitzen.

Es lohnt sich jedenfalls, auf die Kritik Scheiners einzugehen. Dabei können nur die wichtigsten Punkte angesprochen werden. Insbesondere kommentiere ich nicht seine verquastesten Ausführungen zur ‘Ontologie des Raumes’ (siehe seinen Abschnitt 1.2.1 und zahlreiche Erwähnungen an anderen Stellen). Ich glaube auch nicht, daß es in den Selbstbe-

schreibungen der Sozialgeographie jemals um die 'Ontologie des Raumes' ging, sondern immer nur darum, ob und wie Sachverhalte der physisch-materiellen Umwelt der Gesellschaft auf diese 'wirken' bzw. in welcher Sprache, mit welchen Unterscheidungen, mit welcher Theorie solche 'Wirkungen' beschrieben werden sollen. Und diese Frage kann nur an die Gesellschaft gerichtet werden – an wen sonst?

## 2.1 Handwerkliche Fragen

### Das Problem der Weglängeneinteilung

Dieses Problem, von Scheiner unter 2.2.2 behandelt, ist nicht zu unterschätzen. Man lernt schließlich schon in jedem Statistik-I-Kurs, daß und wie man Häufigkeitsverteilungen mit Hilfe der Festlegung von Anzahl und Grenzen der Klassen nahezu beliebig manipulieren kann. In unserem Fall so: Hätten wir alle Wege in einer Klasse zusammengefaßt, wäre jeder Verkehrsmittelwechsel wahlbedingt gewesen; und durch eine 'geschickte' Klasseneinteilung hätte man den Raumstruktureffekt wohl deutlich erhöhen können..

Für die Klassengrenzen wurden, soweit die Weglänge benutzt wurde, in meinen/unseren Arbeiten 3 km und 6 km gewählt. Bremenspezifisch akzeptiert Scheiner die 6 km-Grenze (vgl. S. 33). Die 3 km-Grenze wird von ihm als zu lang für Fußwege kritisiert, mit einer seltsamen Begründung: Aus der von uns zitierten Arbeit von Ruwenstroth et. al. (1978) gehe schließlich „hervor, dass beispielsweise in Bremen bereits in den siebziger Jahren der Anteil der Fußwege ab einer Entfernung von 1 km stark abnahm“ (Scheiner, S. 33). Genau damit beschreibt er doch, was als 'Wahleffekt' bezeichnet wurde; die Tatsache nämlich, daß auf Wegen von 1-3 km Länge 1970 – also vor dem in den 1970er Jahren einsetzenden starken Rückgang des Anteils der Fußwege – noch häufig zu Fuß gegangen wurde, 1987 dagegen kaum noch. Zwei Sätze zuvor hatte das auch Scheiner noch verstanden. Hier führt er den starken wahlbedingten Rückgang bei den Fußwegen unter 3 km Länge ebenfalls darauf zurück, „dass die 'kurzen' und mittleren Wege eben nicht (mehr) kurz sind; jedenfalls nicht so kurz, dass sie aus der Sicht des Verkehrsteilnehmers günstige Fuß- und Raddistanzen sind (während sie das 1970 offensichtlich noch waren)“ (S. 33; Ergänzungen in Klammern G.B.). Wie kommt diese Verwirrung zustande? Ich denke, Scheiner vermischt hier Längsschnitt- und Status Quo-Beschreibung, wie auch seine sonstigen Beispiele zu aktuell in Kauf genommenen Längen für Fuß- und Radwege zeigen (vgl. S. 33). In unseren Analysen beschreibt der Wahleffekt aber gerade die *zeitlichen Veränderungen* der in Kauf genommenen Weglängen für das Zu-Fuß-Gehen und die anderen Verkehrsmittel. Dieser Unterschied ist nicht zuletzt aus einer raumplanerischen Perspektive nicht unwesentlich und relativiert Scheiners lebenswürdige Aufforderung „Kleinräumig denken!“ (S. 32), wenn man sie an die Raumplaner richtet: 1970 konnte eine Stadt mit 3 km langen Wegen offensichtlich noch als kompakt und geeignet für Fußgänger und Radfahrer gelten; heute nur noch, wenn die Wege nicht länger als 1 km sind; und in Zukunft? Was ist genügend „kleinräumig“?

## Zur Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Diese Frage wird von Scheiner auf S. 37 behandelt. Dabei geht es ihm nicht darum, welchen Einfluß veränderte Weglängen möglicherweise auf den Modal Split haben, sondern nur darum, wie man die Veränderungen der Weglängen am besten beschreibt. Unser Anliegen war es, die 'Masse' der beruflichen Wege innerhalb der Region Bremen zu berücksichtigen. Und nach 30 km (z. T. auch schon vorher; vgl. Neutze 1996) pendeln auf Grund der 'Konkurrenz' der benachbarten Oberzentren (Hamburg, Hannover, Oldenburg, Bremerhaven) nur noch sehr wenige Berufstätige nach Bremen. Eine Vergrößerung des Untersuchungsraumes hätte im übrigen möglicherweise den Raumstruktureffekt noch geringer werden lassen, was zumindest der Vergleich Stadt Bremen – Region Bremen vermuten läßt.

Schließlich: Wenn daran gelegen ist, die 'Entfernungsintensivierung des Lebensstils' in der modernen Gesellschaft nachzuweisen, sollte man vielleicht besser auf Mittelwerte zur Beschreibung der Verteilung von Weglängen verzichten. Da die Weglängen nach unten begrenzt (0 km), nach oben aber praktisch offen sind, erweisen sich Perzentile als besser geeignet. Schließlich und mit Bezug auf Scheiners Beispiel der Pendlerverflechtungen des Nachbarschaftsverbandes Stuttgart (S. 37): Bei geringen Ausgangshäufigkeiten, wie sie für extrem schiefe Verteilungen an einem Ende typisch sind, ergeben sich leicht exorbitante prozentuale Zunahmen.

## 2.2 Methodologie, Theorie und Interpretation der Ergebnisse

Ich möchte zunächst zwei Mißverständnisse ausräumen. Zum ersten Mißverständnis haben offensichtlich die Begriffe „Raumstruktureffekt“/„Wahleffekt“ beigetragen. Korrekter wäre – wenigstens für die ausschließlich auf die Stadt Bremen bezogenen Untersuchungen – selbstverständlich das Begriffspaar „Weglängeneffekt“/„Sonstige Effekte“ gewesen. Denn dem „Wahleffekt“ bzw. den „sonstigen Effekten“ wurde ja lediglich der Anteil der Verkehrsmittelwechsel zugerechnet, der *nicht* auf die Veränderung der Berufswege zurückgeführt werden konnte. Der Begriff „Wahleffekt“ hatte schon bei der ersten Vorstellung der Ergebnisse für die Stadt Bremen unter den Kollegen Bedenken ausgelöst. Er wurde trotzdem beibehalten, und zwar vor dem Hintergrund des Leitbilds einer 'kompakten Stadt der kurzen Wege'. Hinter diesem Leitbild steckt m. E. implizit die Annahme, die aufgelockerte Siedlungsstruktur führe zu einer Berufsweglänge, die angesichts eines 'zumutbaren' Aufwands von 30-45 Minuten für den täglichen Weg zur Arbeit keine andere Verkehrsmittelwahl als den Pkw zulasse. Wie die angeführte Literatur in Bahrenberg 1997 zeigt, wurde diese Ansicht gelegentlich sogar explizit vertreten. Zweitens sollte mit dem „Wahleffekt“ zum Ausdruck gebracht werden, daß es 1970 angesichts der geringeren Pkw-Verfügbarkeit für viele Berufstätige nur eine stark beschränkte Wahlmöglichkeit gab; es war für sie damals noch nicht möglich, den Pkw zu wählen, 1987 aber schon (vgl. die Pkw-Dichten in Tab. 1 und 2).

Mir geht es bei dem Begriff „Wahleffekt“ jedenfalls nicht um die Alternative „freie Wahl oder raumstrukturell bedingt“ (S. 35; Hervorhebung G.B.) und erst recht nicht um die Frage: „Ist die Verkehrsmisere ‘freier Wille’ oder liegt es an den ‘Umständen’“ (Kutter 2001) oder um die Alternative „sachstrukturell determiniert .../... verhaltensverursacht“ (Kutter 2001, 43). Ich denke bei der Verkehrsmittelwahl eher an eine Situation wie bei politischen Wahlentscheidungen, Kaufentscheidungen, Entscheidungen für ein bestimmtes Fernsehprogramm etc., bei denen mehrere Optionen bestehen. Und selbstverständlich beschreiben wir mit dem ‘Raumstruktureffekt’ eine Entscheidungssituation, in der es in aller Regel wenigstens zwei Verkehrsmittelalternativen gibt. Der Raumstruktureffekt bezieht sich ja auf den *hypothetischen* Modal Split 1987, der sich ergeben würde, wenn in den jeweiligen Wegeklassen die Aufteilung auf die Verkehrsmittel die gleiche wie 1970 wäre.

Natürlich ist Scheiner (S. 32) zuzustimmen, wenn er bei der Verkehrsmittelwahl auf die „Bildung von Routinen“ hinweist, also darauf, daß extrem selten entschieden wird. Das gehört seit mehr als 20 Jahren zum ‘Wissen’ der Verkehrswissenschaft und gilt in besonderem Maß für die häufig und regelmäßig zurückzulegenden Wege, vor allem im Berufsverkehr. Aber selbst wenn man das akzeptiert, ist wohl irgendwann einmal entschieden worden, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu benutzen und die anderen nicht, wobei Entscheiden nicht ein langwieriges und sorgfältiges Abwägen von Vor- und Nachteilen der einzelnen Verkehrsmittel bedeuten muß.

In diesem Zusammenhang will ich kurz ein weiteres Mißverständnis erwähnen, das vielleicht durch eine unglückliche Ausdrucksweise meinerseits entstanden ist. So weist Scheiner zu Recht darauf hin, daß die Verkehrsmittelwechsel zwischen 1970 und 1987 „nicht auf der Individualebene erfasst“ worden seien und man daher nicht wissen könne, „ob die Autofahrer des Jahres 1987 jemals zu Fuß zur Arbeit gegangen sind und ein Wechsel stattfand“ (S. 32).<sup>10</sup> Das ist so richtig wie trivial. Wir haben deshalb auch durchgängig von Verkehrsmittelwechseln und nicht von Verkehrsmittelwechslern gesprochen.<sup>11</sup> Unsere Fragestellung ist nämlich nicht auf die Erklärung der Entscheidungen der einzelnen Individuen fokussiert, sondern auf den ‘gesellschaftlichen Wandel’ hinsichtlich der Verkehrsmittelbenutzung. Dieser Wandel, so würde ich unsere Ergebnisse interpretieren, ist nur zu einem geringen Teil der Veränderung der Siedlungsstruktur, sondern weit überwiegend der mit der Zunahme der Pkw-Verfügbarkeit einhergehenden Änderung der Ansprüche an das zu benutzende Verkehrsmittel geschuldet. Dies wird mittlerweile auch von engagierten Verkehrspolitikern so gesehen, wenn sie nach den „Chancen neuer Mobilitätsdienstleistungen zwischen individuellem und öffentlichem Personennahverkehr“ (Wilke 2001, 3; vgl. auch Fiedler 1992 mit dem Schwerpunkt auf Anrufsammeltaxiangeboten) fragen. Dabei geht es im wesentlichen um eine nachfrageorientierte, räumliche und zeitliche Flexibilisierung des ÖV-Angebots „ohne feste Route und ohne Fahrplan“ (Wilke 2001, 1) – also um ein Angebot, das so gut ist wie ein eigener Pkw, zu dessen Nutzung man aber keinen Pkw besitzen muß.

Das m. E. zentrale Argument in Scheiners Kritik findet sich im Abschnitt 2.2.3. Es lau-

tet wie folgt: „Während ... (die Verkehrs- und Raumplanung) ... unter ‘Raum’ immer bereits gedeuteten Raum versteht, pflegt Bahrenberg mit der Reduktion des Raums auf Distanzbeziehungen das geometrische Raumverständnis der chorologischen Geographie“ (S. 34f.). Dieser chorologische Raumbegriff klammere zudem aus, „dass die Trennung von Raumstruktur- und Wahleffekten artifizial ist“. Und überhaupt: „Es gibt jedoch Raumstrukturen, die bestimmte Verkehrsmittel begünstigen“, was „am realisierten Handeln der Bewohner ablesbar“ sei (S. 35).

Zunächst zur Klarstellung: Auch „Distanzen“ sind Konstruktionen von Raum (in Scheiners Diktion: Deutungen), denn sie werden in der Gesellschaft bestimmt, was man schon an den unterschiedlichen Räumen mit den korrespondierenden Metriken der Mathematik sehen kann.

Natürlich hat Scheiner Recht mit der Behauptung, ich hätte den Raum auf Distanzbeziehungen reduziert – wenigstens hinsichtlich der stadtbremischen Untersuchungen. Nun ist mit jeder Beobachtung unausweichlich eine ‘Reduktion’ verbunden: Man sieht etwas und daher etwas anderes nicht; sonst könnte man das „Etwas“ nicht sehen. Die Frage kann also nur sein, welche ‘Reduktionen’ im Kontext welcher Fragestellung angemessen sind. Für die Raumplanung und die engagierte Geographie, soweit sie sich mit dem Verkehr beschäftigen, ist das Interesse auf den Zusammenhang zwischen Siedlungsstruktur (Raumstruktur, Weglängen) und Verkehr (insbesondere den Anteil des motorisierten Verkehrs) gerichtet. Belege sind dafür genügend vorhanden (vgl. Bahrenberg 1997). Es läßt sich aber auch ein druckfrisches Beispiel anführen: „Unstrittig dürfte sein, daß sich die Peripherie (der suburbane Raum) von den Stadtzentren durch größere zurückgelegte Distanzen, eine höhere Motorisierung der Haushalte und eine stärker Pkw-orientierte Verkehrsmittelwahl auszeichnet. ... Ursache sind *meist* die längeren Wege zu Arbeits-, Versorgungs- und Ausbildungsstätten, vor allem aufgrund der Verflechtung des Umlandes mit der Kernstadt, die im Frühstadium der Suburbanisierung dominiert“ (Hesse 2001, 100; Ergänzung in Klammern und Hervorhebung G.B.).<sup>12</sup> Es ging und geht hierbei wohlge-merkt nicht darum, wie viele Planer/Geographen diese These vertreten, sondern um die Argumentationsfigur, die überprüft werden sollte, zumal sie manchmal zur Begründung der Forderung nach einer ‘funktionsgemischten, kompakten Stadt der kurzen Wege’ benutzt wird. Die in dieser Argumentation und Forderung vorgenommene Reduktion auf den Raum und darin auf die Weglänge bot schließlich erst den Anlaß für meine/unsere Arbeiten.

Wenn überhaupt jemals in der Geographie, so konnte man fast ausschließlich in der Phase der ‘chorologischen Geographie’ lernen, daß Korrelationen (etwa die kaum bestreitbaren zwischen Weglänge einerseits, Pkw-Verfügbarkeit und Pkw-Nutzung andererseits) nichts über ‘Ursachen’ oder die Richtung von kausalen Beziehungen aussagen. Da dieses Wissen offensichtlich mittlerweile verschüttet ist, lohnt sich seine Ausgrabung.

Es gibt einen weiteren Grund für die ‘Reduktion’ des Raums auf die Weglängen (die chorologischen Distanzen bei Scheiner). In der chorologischen Geographie wie auch in der

Verkehrsgeographie/-wissenschaft hat das Interesse an erdräumlichen Distanzen (Weglängen) zumindest eine theoretische Basis. Die Überwindung von Distanzen ist mit Transportkosten (in Form von Zeit, Geld) verbunden. Erdräumliche Distanzen lassen sich somit in ökonomische Rational-Choice-Theorien einbauen.<sup>13</sup> Diese Theorien sind – wie alle Theorien – Konstruktionen; aber mit ihrer Hilfe läßt sich etwas beobachten, was sich ohne sie nicht beobachten läßt; z. B. wieviele Individuen überhaupt einen Zeitaufwand minimierende Verkehrsmittelwahl vornehmen (vgl. Wermuth 1980). Auch die Hypothese einer hinsichtlich der Weglängen ‘optimalen oder maximalen Reichweite’ der einzelnen Verkehrsmittel basiert auf dieser Theorie.<sup>14</sup>

Jedenfalls können erst auf der Basis einer Theorie, in die ‘Raum’ *explizit* als ‘gedeuter Raum’ (im Sinne von Scheiner), bei uns in Form von Transportkosten, eingeht, Hypothesen über die ‘Wirkung des Raums’ empirisch überprüft werden. Abgesehen von Wermuths Arbeit, in der wegen des gewählten Entscheidungsmodells nur zwischen zwei Verkehrsmitteln unterschieden wurde, sind mir allerdings kaum Arbeiten bekannt, die überhaupt den Versuch machen, den Einfluß der Weglänge auf die Verkehrsmittelbenutzung analytisch quantitativ zu erfassen.

In diesem Zusammenhang ist auch die Feststellung Scheiners von Interesse, „dass die Trennung von Raumstruktur- und Wahleffekten artifiziell ist“ (S. 35). Ich denke, wenn empirische Forschung überhaupt einen Sinn machen soll, muß sie ‘artifiziell’ sein. Das heißt, sie sollte versuchen, ‘latente’ Strukturen aufzudecken; sie muß in ihrer Beobachtung mit Unterscheidungen operieren, die andere sind als die Unterscheidungen der von ihr beobachteten, selbst wiederum beobachtenden Systeme (z. B. Verkehrsteilnehmer).<sup>15</sup> Es erscheint jedenfalls wenig Gewinn bringend, nur die Beobachtungen der Beobachteten zu replizieren. Und der Hinweis Scheiners – es gebe „jedoch Raumstrukturen, die bestimmte Verkehrsmittel begünstigen“, was „am realisierten Handeln der Bewohner ablesbar“ sei (S. 35) – ist wenig hilfreich, wenn vollkommen unbestimmt bleibt, was mit ‘ablesen’ gemeint ist, besser: welche Unterscheidungen beim ‘Ablesen’ getroffen werden. Man landet dann in einem nebulösen Nirwana und kann vielleicht noch feststellen, daß sich mit der Siedlungsstruktur – im Fall von Erfurt etwa differenziert nach Stadtzentrum, übrige Kernstadt und Dorfgebiete – der Verkehrsaufwand und der Modal Split im Personenverkehr ändern (vgl. Hesse 2001, Abb. 1, S. 101, und Abb. 2, S. 102). Man weiß aber als Geograph, Raumplaner, Stadtsoziologe etc., daß mit der Siedlungsstruktur ebenfalls das Einkommen und die Alterstruktur der Verkehrsteilnehmer, die berufliche Tätigkeit, die Verteilung der Fahrtzwecke, die Pkw-Verfügbarkeit u. a. kovariieren. Wie läßt sich an einem solchen Datenbrei etwas durch empirische Analyse ‘ablesen’, ohne zuvor methodisch sauber, d. h. nachvollziehbar und überprüfbar einzelne hypothetische Wirkungen auf die Verkehrsmittelbenutzung getrennt zu haben? Und dies trotz der bekannten Schwierigkeiten, die damit verbunden sind.

### 3 Zum Dilemma einer raumzentrierten Verkehrsplanung

Man kann der Raumplanung selbstverständlich nicht vorwerfen, daß sie den Verkehr aus einer siedlungsstrukturellen Perspektive betrachtet. Was soll sie sonst machen? Wenn sie überhaupt die Verkehrsentwicklung beeinflussen (und damit zur Lösung der in den Massenmedien kolportierten Verkehrsprobleme beitragen) kann, kann es nach ihrem Selbstverständnis fast nur die Siedlungsstruktur (die Raumstruktur) sein, also die räumliche Verteilung der verschiedenen Flächennutzungen und damit die Weglängen zwischen den verschiedenen Gelegenheitsstandorten. Es ist daher nur folgerichtig, daß sie für die Verkehrsprobleme eine siedlungsstrukturelle Lösung vorschlägt. Man dürfte aber von ihr erwarten, die Reichweite dieses Vorschlags wenigstens ansatzweise zu diskutieren.

Als am Effekt der Raumstruktur interessierter Verkehrsplaner hätte man an unseren Arbeiten mindestens zweierlei kritisieren können. Erstens hätte sich die Frage angeboten, ob und wenn ja was man aus den Veränderungen im Modal Split und deren Zurechnung auf Raumstruktureffekt und Wahleffekt im Zeitraum 1970-1987 an Erkenntnissen gewinnen kann, wenn es um die Gestaltung des Verkehrs im 21. Jahrhundert geht. Gravierender und pfiffiger wäre aber ein Einwand gegen meine/unsere Interpretation der Ergebnisse gewesen: nach der nämlich *nur* 15 bzw. 18 % der Modal Split-Veränderungen auf die Änderung der Weglänge zurückzuführen seien. Denn ist es für die Raumplanung (und Geographie) nicht großartig und unterstreicht nachdrücklich die Notwendigkeit, auch die Siedlungsstruktur bei der zukünftigen Verkehrsplanung/-politik zu berücksichtigen, wenn immerhin bis zu 15-18 % der Verkehrsmittelwechsel auf die Verlängerung der Wege zurückzuführen sind? Bei welchem anderem Thema erreicht man schon soviel 'Raumrelevanz'. Und wenn die 15-18 % nicht genug sind, hätte man zusätzlich auf Bannister (1998, 14) verweisen können, der den Effekt der Raumstruktur (bei ihm „land use factors“) auf den Modal Split in Großbritannien immerhin auf 20-30 % schätzt.<sup>16</sup>

Doch das ist alles nicht genug. Denn Raumplanung und raumzentrierte Verkehrsplanung/-politik beziehen ihre Selbstbeschreibung offensichtlich nicht mehr nur darauf, etwa bei der Lösung von Flächennutzungskonflikten behilflich zu sein. Es geht auch nicht mehr nur darum, nach Möglichkeiten für eine Verbesserung der verkehrlichen Situation derjenigen Verkehrsteilnehmer zu suchen, die für ihre täglichen Wege keinen Pkw benutzen können/wollen. Es geht offensichtlich – wenigstens in Teilen der Profession – wenn nicht um die Rettung der Welt, so wenigstens um die „Rettung des Lebensraumes Stadt“ (Kutter 1993).

Ein solches Selbstverständnis ist zunächst darauf angewiesen nachzuweisen, wie schlecht die Lebensumstände bereits sind. Das erfolgt im Normalfall in der Raumplanung mit Hinweis auf die negativen Folgen der Suburbanisierung, des (automobilen) Verkehrs etc. Für die Kernstädte lassen sich etwa als unerwünschte Nebenwirkungen der Suburbanisierung feststellen: relative Konzentration von Haushalten mit niedrigem Einkommen, Verringerung der Steuereinnahmen, Belastung durch den motorisierten Verkehr

der Umlandbewohner. Man könnte aber auch die sich für die Kernstädte ergebenden Vorteile und Chancen betonen (so Hammerschmid und Stiens 1980). Es ist leicht zu sehen, daß solche Rettungswünsche nichts bringen, zumindest nicht aus wissenschaftlicher Sicht. Sie können bestenfalls zur Mobilisierung der eigenen Profession dienen – aber mit welchen Nebenwirkungen?

Ein zweites kommt hinzu. Raumplanung und raumzentrierte Verkehrsplanung hat es vielleicht als querschnittorientierte Planung in der Eigenwahrnehmung mit einem Legitimationsproblem zu tun, was leicht zu reflexartigen Überlegitimierungsversuchen führt:<sup>17</sup> 15-18 % Raumstruktureffekt sind nicht genug, es sollten schon wenigstens 50 % sein. Was kann man da machen?

- Man folgt Kutter (2001, S. 43-44) und interessiert sich nicht mehr für den Modal Split beim Verkehrsaufkommen, sondern für die Verkehrsleistung, also die gesamte Länge der in einem bestimmten Zeitraum zurückgelegten Wege. Genauer widmet man sich der Frage nach dem Einfluß der automobilen Nutzung auf die Verkehrsleistung und kommt zu dem überraschenden Ergebnis, daß – vereinfacht ausgedrückt – eine Zunahme der Pkw-Nutzung auch zu einer Zunahme der Länge der zurückgelegten Wege führt!
- Man folgt Scheiner und erweitert den Raumbegriff. So ist Raum mal „soziale Konstruktion ... in Form privater Verfügungsrechte (Eigentum), administrativer Einheiten oder gebauter (Infra-)Strukturen“ (S. 35), mal physische Welt (S. 35): Das Wetter wie das Relief mögen bei der Verkehrsmittelentscheidung eine Rolle spielen, vor allem aber die Verkehrsinfrastruktur, vom Bodenbelag der Verkehrswege über deren Randbepflanzung, Parkmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder bis zu den Ampeln (genauer deren Schaltungen), über die sich Fahrradfahrer, Fußgänger, ÖPNV-Nutzer und Pkw-Fahrer gleichzeitig beklagen (wenigstens in Bremen). Die Liste läßt sich beliebig verlängern, und wir landen beim Raum als Welt im allumfassenden Sinn sowie für empirische Analysen wieder bei den o. g. Problemen des Datenbreis. Damit läßt sich weder Empirie noch Theorie betreiben. Und als Planer/Geograph, der die Verkehrsentwicklung beeinflussen will, landet man unausweichlich bei Allmachtphantasien.

Vielleicht darf man der engagierten Raumplanung und raumzentrierten Verkehrsplanung sowie der engagierten Geographie, soweit sich diese als Wissenschaften betrachten, etwas weniger Engagement und etwas mehr Distanz zu ihrem Gegenstand sowie analytische Präzision wünschen. Sie könnte dann die „Eigendynamik der Automobilisierung“ sehen, die Entwicklung „eines großtechnischen Systems ..., in dem organisatorische, normative und technische Elemente räumlich vernetzt und integriert sind“ und in dem Krisen, „ungeplante Ereignisse und Störungen eine wichtige Funktion für die Selbstmodernisierung (haben)“ ..., „also nur bedingt (stören) und ... vielmehr zu weiterem Wachstum und zur Leistungssteigerung (beitragen)“ (Krämer-Badoni/Kuhm 1998, 165; Ergänzungen in Klammern G.B.).<sup>18</sup> Dann kommen vielleicht auch die bisherigen und die möglichen zukünftigen Veränderungen der Automobiltechnik in den Blick, von denen man wohl eins mit Sicherheit sagen kann: Die Automobile in 30-50 Jahren werden mit den heu-



tigen kaum noch etwas gemeinsam haben – abgesehen von dem Namen. Und die Raumplanung könnte sich intensiver der Frage zukünftiger Siedlungsstruktur und deren Gestaltung zuwenden. Sie würde damit ‘realitätsnäher’ werden – nicht zuletzt im Hinblick auf die eigenen Wirkungsmöglichkeiten<sup>19</sup> – anstatt der Illusion nachzugehen, die Verkehrsentwicklung oder gar die Lebensumstände der Individuen steuern zu können.

## Anmerkungen

- 1 Scheiner bezieht sich auf die Publikationen Bahrenberg (1994 b, 1997, 1999), Bahrenberg/Albers (1998) und Albers/Bahrenberg (1999).
- 2 Bei Zitaten aus dem Aufsatz von Scheiner wird nur die jeweilige Seitenzahl angegeben. Mit „konformer Anthropogeographie“ ist hier vermutlich die chorologische Geographie / Spatial Analysis gemeint.
- 3 Die gesamten aus dieser Kooperation mit dem Statistischen Landesamt Bremen entstandenen Papiere sind in der Reihe ‘Universität Bremen, ZWE Arbeit und Region, Arbeitspapiere’ unter der Nummer 20/1ff publiziert.
- 4 Die methodischen Einzelheiten des Verfahrens können hier unberücksichtigt bleiben, da sie in den verschiedenen Publikationen und auch in Scheiners Kritik dargestellt sind und bislang nicht – auch von Scheiner nicht – kritisiert wurden.
- 5 Diese Reaktion hat schon Gerhard Hard (1987) in einem lesenswerten und amüsanten Beitrag beschrieben; lesenswert deshalb, weil er Scheiners Reaktion auf meine Arbeiten wie auch meine Reaktion auf Scheiners Reaktion nachvollziehbar werden läßt.
- 6 Diese Beobachtung findet in der Verkehrswissenschaft in der These Ausdruck, die beste einzelne Variable zur Prognose/statistischen Erklärung der Verkehrsmittelbenutzung sei der Pkw-Besitz bzw. die permanente Pkw-Verfügbarkeit.
- 7 Es ist nicht verwunderlich, daß weder ich noch ein Kritiker diesen Fehler bemerkt haben. Die Kritiker und ich waren davon ausgegangen, die 18 % seien ‘eigentlich’ zu wenig.
- 8 In der Wissenschaft ist die Orientierung an einem kognitiven Erwartungsstil natürlich nichts Besonderes: „Kognitives Erwarten sucht sich selbst, normatives Erwarten sucht sein Objekt zu ändern“ (Luhmann 1971, 11).
- 9 „So einzigartig“ ist unser Ergebnis allerdings nicht, vgl. etwa Bannister 1998. Auch aus Wermuth (1980) läßt sich schließen, daß der Weglänge (Wegezeit) nur ein sehr begrenzter Einfluß auf den Modal Split zugerechnet werden kann.
- 10 Die gleiche Kritik findet sich bei Kutter 2001, S. 42.
- 11 Da die Methodik des Vergleichs der Matrizen für den Modal Split 1970 und 1987 nur schwer nachvollziehbar war, wurde der Wahleffekt zum leichteren Verständnis gelegentlich allerdings am Beispiel eines hypothetischen Individuums veranschaulicht, das sein Verkehrsmittel wechselt, ohne daß sich der Wohn- oder der Arbeitsstandort verändert hätten.

- 12 Vielleicht ist dieses Zitat ein Beispiel dafür, was Scheiner unter „am realisierten Handeln der Bewohner ablesbar“ (S. 35) versteht.
- 13 Das heißt auch, erdräumliche Distanzen sind immer schon ‘gedeuteter Raum’ im Sinne von Scheiner.
- 14 Vgl. Zumkeller und Nakot 1988. Meines Wissens hat Bouladon (1968) als erster diese These entwickelt. Wir haben in unseren Untersuchungen übrigens mit dem Konzept der verkehrsmittelspezifischen ‘maximalen Reichweite’ gearbeitet.
- 15 Vgl. hierzu ausführlich Luhmann 1991.
- 16 Die restlichen 70-80 % entfallen nach Bannister auf die Pkw-Verfügbarkeit und „other socio economic variables“ (S. 14). Die entsprechenden Originalarbeiten liegen mir allerdings nicht vor. Es scheint sich um die Resultate einer Regressionsanalyse o. ä. zu handeln.
- 17 Unter den Wissenschaftsdisziplinen scheint die Geographie es mit dem gleichen Problem zu tun zu haben (vgl. bereits Hard 1979).
- 18 Vgl. ausführlicher Kuhm 1997, 151ff.
- 19 Siehe zu Ansätzen in diesem Sinn etwa Sieverts (1997), Hesse und Schmitz (1998).

## Literatur

- Albers, K., G. Bahrenberg 1999: Raumstruktur und Verkehrsmittelbenutzung in der Stadtregion. Eine Analyse der Entwicklung 1970-1987 am Beispiel des Berufsverkehrs in der Region Bremen. Bremen (= ZWE ‘Arbeit und Region’, Arbeitspapiere 37).
- Bahrenberg, G. 1994a: Verkehrsmittelbenutzung im Berufsverkehr Bremens 1970-1987. In: U. Benjes, U. Strübing (Hg.): Verkehr im Umbruch. Gestaltungsansätze für den Verkehr – eine Perspektive für E-Mobile? Reader zur Ringvorlesung der Universität Bremen im Wintersemester 1993/94. S. 102-124.
- Bahrenberg, G. 1994b: Der Einfluß der Raumstruktur auf die Verkehrsmittelbenutzung im städtischen Berufsverkehrs – am Beispiel der Stadt Bremen. In: K.D. Aurada (Hg.): Beiträge des 10. Kolloquiums für Theorie und quantitative Methoden in der Geographie (Göhren auf Rügen, 23.-26.2.1994). Greifswald (= Greifswalder Geographische Arbeiten 11), S. 64-79.
- Bahrenberg, G. 1997: Zum Raumfetischismus in der jüngeren verkehrspolitischen Diskussion. In: U. Eisel, H.-D. Schultz (Hg.): Geographisches Denken. Kassel (= Urbs et Regio 65), S. 345-371.
- Bahrenberg, G. 1999: Kann man über die Siedlungsstruktur den Modal Split beeinflussen? In: M. Hesse (Hg.): Siedlungsstrukturen, räumliche Mobilität und Verkehr. IRS/Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner (= Graue Reihe 20), S. 57-67.
- Bannister, D. 1998: Sustainable Development and Transport. Final Report for the Federal Office for Building and Regional Planning (BBR). The URBAN 21 Project. London.
- Bouladon, G. 1968: The transport gaps. In: Ekistics 25, S. 6-10

- Fiedler, J. 1992: Stop and Go. Wege aus dem Verkehrschaos. Köln.
- Hammerschmid, A., G. Stiens 1980: „Stadtflucht“ in hochverdichteten Regionen – Gefahr oder Erfordernis? In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 11, S. 585-598
- Hard, G. 1979: Die Disziplin der Weißwäscher. Über Genese und Funktion des Opportunismus in der Geographie. In: P. Sedlacek (Hg.): Zur Situation der deutschen Geographie zehn Jahre nach Kiel. Osnabrück (= Osnabrücker Studien zur Geographie), S. 11-44.
- Hard, G. 1987: Störche Kinder Orchideen Sonne. Berlin, New York. (stark veränderte Fassung eines Vortrags auf dem Symposium „Theoriegeleiteter Geographieunterricht“ in Hildesheim 6.-10. Okt. 1985).
- Hesse, M. 2001: Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext. In: K. Brake, J. Dangschat, G. Herfert (Hg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 97-108.
- Hesse, M., S. Schmitz 1998: Stadtentwicklung im Zeichen von „Auflösung“ und Nachhaltigkeit. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 7/8, S. 435-453.
- Krämer-Badoni, T., K. Kuhm 1998: Mobilität. In: H. Häußermann (Hg.): Großstadt. Soziologische Stichworte. Opladen, S. 161-172.
- Kuhm, K. 1997: Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozeß technischer Integration und sozialer Vernetzung. Pfaffenweiler (= Stadt, Raum und Gesellschaft 9).
- Kutter, E. 1993: Eine Rettung des Lebensraumes Stadt ist nur mit verkehrsintegrierender Raumplanung möglich. In: Informationen zur Raumentwicklung, S. 283-294.
- Kutter, E. 2001: Zu den strukturellen Ursachen regionaler Verkehrsentwicklungen: Ist die Verkehrsmisere „freier Wille“ oder liegt es an den „Umständen“? In: Verkehr und Technik 54, H. 1, S. 3-8, und H. 2, S. 39-44.
- Luhmann, N. 1971: Die Weltgesellschaft. In: Archiv für Rechts- und Sozialphilosophie 57, S. 1-35.
- Luhmann, N. 1991: Wie lassen sich latente Strukturen beobachten? In: Paul Watzlawick, Peter Kriege (Hg.): Das Auge des Betrachters. Beiträge zum Konstruktivismus. München, Zürich, S. 61-74.
- Neutze, M. 1996: Suburbanisierung in den Regionen Bremen und Hannover. Universität Bremen, Studiengang Geographie, unveröffentlichte Diplomarbeit.
- Ruwenstroth, G. et al. 1978: Fahrrad im Nahverkehr. Bonn (= Schriftenreihe „Städtebauliche Forschung“, Nr. 03.066).
- Scheiner, J. 2002: Die Angst der Geographie vor dem Raum. Anmerkungen zu einer verkehrswissenschaftlich-geographischen Diskussion und zur Rolle des Raumes für den Verkehr. In: Geographische Revue 4. Jg., H. 1, S. 19-44.
- Sieverts, T. 1997: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig, Wiesbaden (= Bauwelt Fundamente 118).
- Wermuth, M. 1980: Ein situationsorientiertes Verhaltensmodell der individuellen Verkehrsmittelwahl. In: Jahrbuch für Regionalwissenschaft 1, S. 94-123.

- Wilke, G. 2001: Neue Verkehrsdienstleistungen und Alltagspraxis. Beitrag für die 18. Verkehrswissenschaftlichen Tage, Dresden am 17./18. September 2001.
- Zumkeller, D., J. Nakott 1988: Neues Leben für die Städte. Grünes Licht fürs Fahrrad. In: Bild der Wissenschaft 5, S. 104-113.

Die Beiträge von Joachim Scheiner und Gerhard Bahrenberg werden auch auf der Homepage der geographischen *revue* ([www.geographische-revue.de/forum/index.html](http://www.geographische-revue.de/forum/index.html)) zu lesen sein.

Die Redaktion möchte sie dort einem größeren Leserkreis zur Diskussion stellen.

Wolfram Jäckel ■

# Durch Globalisierung und Good Governance Armut bekämpfen.

## Der Weltentwicklungsbericht 2000/2001

Die Weltbank gehört zusammen mit dem Internationalen Währungsfonds (IMF) und der Welthandelsorganisation (WTO) für manche zu den drei globalen Institutionen, deren vornehmliches Ziel es sei, dem Kapitalismus weltweit als Wirtschafts- und Lebensform und dadurch den Interessen der führenden Industrienationen zum Durchbruch zu verhelfen. Unter dem Schlagwort „Globalisierung“ wird wohl eine in diesem Sinne integrierte Weltwirtschaft einschließlich der zugehörigen westlichen (bürgerlichen) kulturellen und politischen Wertvorstellungen und Handlungsmuster verstanden. Die in den Ländern der Dritten Welt zu beobachtende weite Verbreitung von Armut und Elend wird dabei vielfach direkt auf die zunehmende Globalisierung zurückgeführt, bei der, so die Argumentation, der Profit und nicht die Menschen im Vordergrund ständen (eine entsprechende Argumentation findet sich z. B. auch im Hinblick auf das Thema Umweltzerstörung). Hieraus speist sich die Entrüstung und der politische Aktionismus (z. B. anlässlich von Veranstaltungen obiger Institutionen) der sogenannten Globalisierungsgegner. Dass nun gerade eine dieser Institutionen, die Weltbank, meint, sie könne kompetent über das Thema Armutsminderung sprechen, und zwar ohne den Globalisierungsgedanken aufzugeben, ja, ganz im Gegenteil, weltwirtschaftliche Integration sogar als Voraussetzung für gelingende Armutsminderung anzupreisen, mag aus dieser Sicht nicht nur verwundern, sondern geradezu zynisch erscheinen. Es ist deshalb sinnvoll, die im Weltentwicklungsbericht 2000/2001 vertretenen Positionen, die die Weltbank im Kampf gegen Armut („Attacking Poverty“, so der englische Untertitel des Berichts) einnimmt, einmal etwas genauer zu beleuchten (im folgenden wird der Bericht nach der englischsprachigen Ausgabe, erschienen im September 2000, als WDR – World Development Report – zitiert).

Bereits die Weltentwicklungsberichte von 1980 und 1990 haben sich mit dem Thema Armut befasst. Dabei wird im Weltentwicklungsbericht 1990 (Untertitel „Poverty“) ein konzeptioneller Rahmen entworfen, der in den 1990er Jahren einigen Einfluss auf die Entwicklungszusammenarbeit (EZ) schlechthin gehabt hat. Armutsminderung wird in diesen Jahren konzeptionell zur übergreifenden Orientierungsgröße, der sich im Prinzip andere Ziele wie wirtschaftliches Wachstum, ökonomische und politische Liberalisierung oder

intakte Umwelt unterordnen. Eckpunkte der Weltbankkonzeption von 1990 sind Marktwirtschaft mit Weltmarktorientierung und ein Staat, der trotz rigider Ausgabenpolitik (Sparhaushalte) Investitionen in Sozialleistungen für die Armen (Bildung, Gesundheit) tätigt und ansonsten für einen Privatinvestitionen fördernden institutionellen Rahmen sorgt (Stichwort: Good Governance). In diesem Szenario ist es die Aufgabe des Staats, Wirtschaftswachstum als Bedingung der Möglichkeit von Armutsminderung zu ermöglichen und mit direkt armutsmindernden Maßnahmen zu verbinden.

Diese Auffassung wird, den aktuellen Diskussionsstand zusammenfassend, im WDR konzeptionell weiter ausgebaut. Der üblichen Struktur von Weltentwicklungsberichten folgend besteht der Bericht aus einem Überblickskapitel, einem Hauptteil (hier mit 11 Kapiteln, eingeteilt in fünf Teile: Framework – Kapitel 1 und 2, Opportunity – Kapitel 3 bis 5, Empowerment – Kapitel 6 und 7, Security – Kapitel 8 und 9, International Actions – Kapitel 10 und 11), einem ausführlichen bibliographischen Anhang (ca. 60 Seiten, davon 46 Seiten Literatur mit schätzungsweise an die 900 Titeln) sowie abschließend dem allgemeinen, thematisch nicht gebundenen Tabellenteil „Selected World Development Indicators“. Die Aufmachung ist, wie gewohnt, professionell. Häufige Einschübe (boxes) geben zusätzliche Hintergrundinformationen oder illustrieren Aussagen anhand von Beispielen. Klar aufgebaute Tabellen und Graphiken präsentieren wohl dosiert den Datenhintergrund. Die vielen Extrabeiträge informieren auch sehr gut über den allgemeinen Kontext aktueller Entwicklungsdiskussion und internationaler Hilfe, natürlich mit Schwerpunkt auf den beiden Institutionen Weltbank und IMF (man erfährt so z. B., was der „Washingtonkonsens“, der „Comprehensive Development Framework“ (CDF) und die „Armutsminderungsstrategie-Initiative“, aber auch was „soziales Kapital“ ist). Weitere Informationen lassen sich leicht über das Internet beschaffen. Der Bericht ist gut strukturiert. Man merkt stets, dass hier ein Konzept zielgerichtet vorgestellt wird. Aussagen und Darstellungen sind umfassend, erscheinen durchweg klar und wohlbegründet, was, wenn man die Vielzahl von Wissensquellen bedenkt, die zur Erstellung des Berichts eingesetzt wurden, nicht überrascht (die Entstehung des Berichts, auch die diversen Hintergrundpapiere, sind gut auf der Webseite [www.worldbank.org/poverty/wdrpoverty](http://www.worldbank.org/poverty/wdrpoverty) dokumentiert, in deren Umfeld auch weitere einschlägige Informationen zu finden sind, wie z. B. Informationen zu den Poverty Reduction Strategy Papers sowie Kommentare und Analysen von Weltbank-unabhängiger Seite).

## Die Definition von Armut

Im Vergleich zum Vorläuferreport von 1990 erscheint das Gesamtkonzept, trotz der größeren Bandbreite von Ansätzen und angesprochenen Problemen, stringenter, klarer gegliedert. Der Bericht geht von einer umfassenden Definition von Armut aus:

„This report accepts the now traditional view of poverty [hier wird auf die im Bericht von 1990 dargelegten Vorstellungen Bezug genommen, W.J.] ... as encompassing not only

material deprivation ... but also low achievements in education and health. ... This report also broadens the notion of poverty to include vulnerability and exposure to risk – and voicelessness and powerlessness. ... This deeper understanding brings to the fore more areas of action and policy on the poverty reduction agenda ... Another important reason for considering a broader range of dimensions – and hence a broader range of policies – is that the different aspects of poverty interact and reinforce one another ...“ (WDR, S. 15).

Arme verfügen danach nicht nur über geringe Einkommen und sind ungenügend mit sozialen Leistungen versorgt, sie sind auch in besonderem Maße natürlichen Katastrophen, gesellschaftlichen Krisen, familiären Schicksalsschlägen ausgesetzt und unterliegen mehr als andere der Willkür von Behörden. Sie können ihre Rechte nicht geltend machen, ihre Stimme nicht einbringen. Sie sind marginalisiert. Armut ist also der umfassende Mangel an Kontrolle über Ressourcen (im weitesten Sinne), die sich andernfalls einsetzen ließen, um eigene, zunächst ganz grundsätzliche Interessen an ausreichender Nahrung, Wohnung, Sicherheit und Selbstbestimmung zu verfolgen. Im WDR wird diese Multidimensionalität des Armutsbegriffs als etwas Neues und Charakteristisches mit Implikationen für das empirische Erfassen und die Erklärung von Armut (Wann gilt jemand als arm? Wie kommt es zur Armut?) sowie die Umsetzung und Wirkungskontrolle von Armutspolitiken begriffen.

Das adäquate Erfassen von Armut ist sicher kein marginales Problem empirischer Forschung, denn ein facettenreicher (theoretischer) Armutsbegriff ist nur sinnvoll, wenn er empirisch auch entsprechend greifbar ist, um zum einen im Sinne der Armutsminderung angemessenes Handeln anleiten, zum andern dessen Wirkung überprüfen zu können. Hier steht natürlich zunächst der Begriff der Einkommensarmut im Vordergrund, auf dem in der Gestalt des (an der Purchasing Power Parity normierten) 1- oder 2-Dollar-pro-Tag Kriteriums die bekannten quantitativen Analysen zur Entwicklung der Armutsgrenzen beruhen. So kann man auch diesem Bericht entnehmen, dass nach dem 1-Dollar-Kriterium in den 1990er Jahren die Zahl der in Armut lebenden Bevölkerung in den Entwicklungs- und Übergangsökonomien konstant bei rund 1,2 Milliarden Menschen lag, dass sich aber aufgrund des allgemeinen Bevölkerungswachstums hieraus eine Armutsminderung von 29 auf 24 Prozent errechnet, die jedoch wiederum gemessen an dem in den 1990er Jahren formulierten Entwicklungsziel der Vereinten Nationen, nämlich bis 2015 den Anteil der in absoluter Armut lebenden Bevölkerung – weniger als 1 Dollar pro Tag – zu halbieren, zu gering ist. Üblicherweise werden die für solche Analysen benötigten Daten durch Haushaltssurveys gewonnen. Hier wie auch beim Erfassen des Zugangs zu sozialer Infrastruktur ist man in weitgehend informellen Ökonomien zwar mit erheblichen Problemen und Kosten konfrontiert (indirekt bestätigen dies übrigens die vielen Datenlücken in Tabelle 4 – Poverty – des Tabellenanhangs!), aber nicht mit prinzipiellen Hindernissen. Wirklich schwierig wird die Lage erst, wenn man sich den anderen Aspekten von Armut zuwendet: Wie misst und vergleicht man als Bestandteil einer multidimensionalen Beschreibung von Armut z. B. die Ausstattung mit sozialem Kapital, also den Ressourcen-

charakter, den soziale Beziehungsstrukturen für Individuen annehmen können (zum Begriff vgl. z. B. Coleman 1995 oder auch die entsprechende Web-Seite der Weltbank mit vielen weiteren Hinweisen)? Wie misst man Verwundbarkeit, Risikoausgesetztheit, Beteiligung an politischer Willensbildung? Soll internationale Hilfe, so wie es sich die Weltbank vorstellt (s. u.), von wirkungsvollen nationalen Armutspolitiken abhängig gemacht werden, so sind diese mit dem multidimensionalen Armutsbegriff zusammenhängenden Probleme zu lösen, denn Ausgangszustände sind entsprechend zu beschreiben, um Veränderungen und kausale Wirkungen von Maßnahmen, Konzepten, Politiken zu erkennen und bei Bedarf entsprechende Korrekturen vorzunehmen.

Der WDR gibt einen guten Einblick in die Gesamtproblematik, und weiteres ist über die Web-Seite zu bekommen. Allerdings benennt in diesem Zusammenhang der Hinweis auf die Rolle von Nichtregierungsorganisationen (NRO), von denen man annimmt, sie hätten aufgrund ihrer jahrzehntelangen Arbeit an den Grassroots einen direkteren Zugang zu den nicht so einfach zu durchschauenden und vergleichbaren (eben qualitativen) Dimensionen von Armut, oft eher Lücken als dass er eine Lösung darstellte. Die Weltbank bemüht sich, diese Probleme theoretisch gründlich zu erörtern und mit praktikablen Prozeduren und Indikatoren anzugehen; aber der Versuch, über die multidimensionale Definition von Armut Organisationen zu vereinnahmen, die der Weltbank eher kritisch gegenüberstehen, hat beinahe den Charakter eines politischen Schachzugs, dem man auf Seite der Adressaten deshalb auch distanziert gegenüber steht. Hinter dem Schlagwort „listening to the poor“ verberge sich laut Brock et al. (2001) die Einladung zur Teilnahme an einem Diskurs und einem politischen Prozess, dessen Rahmen die Weltbank setze („framing of poverty policy“), und zwar auf der Basis des konventionellen „mainstream“, wie er etwa im Washingtonkonsens ausgedrückt sei (s. u.). Auch die Tatsache, dass im WDR, über das gesamte Werk verstreut, immer wieder Zitate von Armen aus der Weltbankstudie *Voices of Poverty* (60.000 Menschen kommen hier buchstäblich zu Wort, s. Narayan et al. 2000a,b) erscheinen, sei nicht Ausdruck eines neuen qualitativen Ansatzes innerhalb der Weltbank; denn im Vergleich zu den quantitativen Daten (Einkommensarmut, Schulbesuch etc.) erfüllten die Zitate in erster Linie illustrative Zwecke. Obwohl zugestehen sei, dass die Weltbank hinsichtlich der Definition und Ausgestaltung von entwicklungspolitischen Diskursen gegenwärtig vermutlich der mächtigste und kompetenteste Akteur sei (davon scheint auch die Weltbank selbst überzeugt zu sein, wie sich am hohen Grad der Selbstreferentialität zeigt, indem hauptsächlich Studien aus eigener Produktion oder ihrem Umfeld zitiert werden), käme es deshalb darauf an, alternative Diskussionsräume zu öffnen, sprich: sich nicht vor den Karren der Weltbank spannen zu lassen.

Ungereimtheiten, die sich aus dem Zusammenfügen eines konventionellen Armutsbegriffs mit Aspekten von Partizipation und Gegenmacht ergeben, treten im weiteren Verlauf auch in den vier Hauptteilen – Opportunity, Empowerment, Security und International Actions – immer mal wieder zutage und zeigen damit an, dass der neue multidimensionale Armutsbegriff noch nicht wirklich verankert ist.



## Opportunity

Trotz alternativer, partizipativer Einfärbung („listening to the poor“) ist im Bericht stets die Grundlage allen Erfolgs gegenwärtig, nämlich das neoliberale Entwicklungsmodell, seine dominierende Erklärungsmacht und seine Kapazität, entwicklungspolitisches Handeln anzuleiten. Danach ist eine kapitalistische Marktwirtschaft und das Wachstumsmodell wirtschaftlicher Entwicklung die Grundvoraussetzung für erfolgreiche Armutsminderungspolitik, ohne jedoch notwendig zu tatsächlicher Armutsminderung zu führen (denn hierzu bedarf es weiterer Bedingungen). Für eine Bank ist diese Position nicht gerade ungewöhnlich, und die Weltbank bestärkt sich und andere darin in jedem ihrer Weltentwicklungsberichte. Aber auch vor dem Hintergrund des weltweiten Scheiterns scheinbarer Alternativen, angefangen beim Versagen von Importsubstitutionspolitiken bis hin zu sozialistischen/kommunistischen Systemen, die entweder kollabiert oder in Auflösung begriffen sind oder in denen die Menschen in größter Armut leben, zeigt sich auf weiter Flur kein attraktives Szenario, das von grundsätzlich anderen Voraussetzungen ausginge.

Theoretisch ergeben sich, laut neoliberaler Auffassung, aus dem Wachstum der Wirtschaft für jedermann – und damit auch für die Armen – neue ökonomische Chancen (z. B. aufgrund gesteigerter Nachfrage nach Arbeitskräften). Weltmarktöffnung begünstige wirtschaftliches Wachstum und stelle damit zwangsläufig eine bessere Umgebung für Armutsminderung her. Ganz entsprechend wird die Abschottung der Industrieländer gegenüber Einfuhren von Gütern, für deren Herstellung Dritte-Welt-Länder komparative Kostenvorteile aufweisen, kritisiert. Empirisch wird der Zusammenhang zwischen Wachstum und Armutsminderung mit einer Reihe von Indikatoren gezeigt (Vergleich des jährlichen Wachstums des Prokopfverbrauchs der Gesamtbevölkerung mit dem der Armen, zunehmendes Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt und sinkender Anteil der in Armut lebenden Bevölkerung bzw. höherer Alphabetisierungsgrad von Frauen usw.), wobei soziale Ungleichheit Einfluss auf beides habe, auf das Wachstum selbst sowie auf dessen Armutsminderungseffekt. Mit der empirischen Erkenntnis, dass geringere Ungleichheit zu mehr Wachstum führe, wird eine alte entwicklungsökonomische Hypothese zurückgewiesen, nach der man, um eine höhere Spar- und damit Investitionsrate zu erreichen, zunächst ein größeres Maß an sozialer Ungleichheit in Kauf nehmen müsse, da in erster Linie die Reichen in der Lage seien, zu sparen. Was den Armutsminderungseffekt angeht, so heißt es: „For a given rate of growth, the extent of poverty reduction depends on how the distribution of income changes with growth and on initial inequalities in income, assets, and access to opportunities that allow poor people to share in growth“ (WDR, S. 52). Deshalb könnten Landreformen und andere Umverteilungsmaßnahmen Sinn machen.

Vor diesem Hintergrund sieht sich die Weltbank mit ihrem generellen wachstumsbasierten Konzept bestätigt, dem sog. Washingtonkonsens (S. 63), zu dem die bekannte Palette makroökonomischer Politiken gehört wie z. B. fiskalische Sparsamkeit, realistische Wechselkurse, Sparhaushalte usw. Die entsprechenden Reformen werden hier als „Refor-

men der ersten Generation“ bezeichnet; sie sind auch unter dem Begriff „Strukturanpassungsprogramm“ bekannt. Die Tatsache, dass dieses Konzept nicht immer zum gewünschten Resultat geführt hat, wird nicht dem Konzept, sondern seiner unzureichenden Umsetzung oder hemmenden sozialen und politischen Strukturen angerechnet. Also gehe es darum, die Märkte und Marktkräfte besser für die Armen wirken zu lassen, damit sich das in diesen Kräften enthaltene Potential für die Armen entfalten könne, ganz praktisch etwa dadurch, dass ihnen z. B. durch den Aufbau von Mikrofinanzinstitutionen der Zugang zu Krediten erleichtert werde. Mit andern Worten, die Weltbank plädiert für mehr, anstatt weniger Integration in marktwirtschaftliche und globale Zusammenhänge, um Armut zu überwinden.

Es ist auffällig, dass dem mit qualitativen Momenten angereicherten multidimensionalen Armutsbegriff hier der rein quantitative konventionelle Wirtschaftswachstumsbegriff gegenübersteht. Die Qualität des Wirtschaftswachstums, ob es sich also in frühkapitalistischen Sozialverhältnissen niederschlägt, sich für soziale Gruppen in der Zerstörung ihrer Produktionsgrundlagen äußert oder andere negativen Auswirkungen hat, wird im Bericht nicht systematisch erörtert. Wird der Partizipationsgedanke, das Listening-to-the-poor nicht zur reinen Makulatur, zur bloßen Rhetorik, wenn er dem alten Wirtschaftswachstumsgedanken schlicht beigegeben wird? Konkret: In Vietnam, einem in Auflösung begriffenen sozialistischen System, wird die Kaffeeproduktion für den Weltmarkt rücksichtslos in Gebiete ethnischer Minderheiten ausgeweitet, die dadurch ihr Land verlieren. Kann hier der schöne Partizipationsgedanke helfen? Werden solche Expansionsbewegungen, als Ergebnis der Reformen der ersten Generation, nicht auch durch Weltbankkredite gefördert? Überhaupt haben die Strukturanpassungsprogramme teilweise verheerende Auswirkungen auf die Armen gehabt: „For instance, the restructuring and privatization of state-owned enterprises do not only result in efficiency gains but also involve the layoff of people who cannot find new employment immediately and who are not protected by an adequate social safety net outside their family structures. The introduction of cost-covering tariffs for water, power and local transport also places a disproportionate burden on poor population groups“ (BMZ, S. 7). Auch bleibt außer Betracht, was die Weltmarktöffnung hergibt, wenn sie auf der Seite wichtiger potentieller Abnehmerländer nur halbherzig erfolgt und sich diejenigen Länder, die im Weltmarkt ihr Heil suchen, bei aller Diversifizierung in den gleichen attraktiven Marktsegmenten als Konkurrenten wiederfinden (z. B. Tourismus, Textilproduktion, tropische Agrarerzeugnisse). In den wenigen Fällen erfolgreicher nachholender Entwicklung (z. B. Korea) war jedenfalls nicht einfach die Weltmarktöffnung, sondern eher die Mischung aus zeitlicher und sektoraler Abschottung vom und Öffnung zum Weltmarkt wesentlich für den Erfolg.

Dies sind blinde Flecken, die von der „technologischen“, beratend auftretenden Harmonie im Bericht zugedeckt werden, die aber sofort ins Auge springen, wenn man nur für einen Moment die wirklichen Verhältnisse prüft.

## Empowerment

Good Governance (Transparenz, Verantwortlichkeit, Gerechtigkeit, Partizipation) und die Stärkung sozialer Institutionen sollen Armen mehr Kontrolle über ihre Angelegenheiten verschaffen. Bekämpfung von Korruption, ein leistungsstärkerer öffentlicher Sektor und eine verbesserte Wirksamkeit des Rechtsrahmens (rule of law) gehören hierher. Wie können aber z. B. höhere und damit leistungsmotivierende Gehälter gezahlt werden, wenn gleichzeitig die Staatsausgaben stagnieren oder schrumpfen sollen? Vorgeschlagen wird, die Zahl der Gehaltsempfänger zu vermindern und Einstellung und Beförderungen strikt auf Leistung, auf Verdiensten (merits) anstatt auf Familien- oder sonstigen Klientelbeziehungen zu gründen. Das ist ja so schwer nicht einzusehen. Aber warum geschieht es dann nicht? Ist das nur ein Kapazitätsproblem der jeweiligen Regierungen? Wohl kaum. Ein verbesserter Rechtsrahmen führe im übrigen grundsätzlich zu besserer Wirtschaftsleistung und helfe schon damit implizit den Armen. Darüber hinaus sei das Rechtssystem speziell für die Armen wirksam zu machen, z. B. indem Hilfsorganisationen den Armen Zugang zum öffentlichen Gut „Schutz durch das Rechtssystem“ verschafften.

Politische Dezentralisierung, in vielen Ländern ganz oben auf der Tagesordnung, sei nicht per se, sondern nur in bestimmter Weise qualifiziert eine armutsorientierte Maßnahme, die den Armen mehr Partizipation an der Gestaltung ihrer eigenen Belange eröffne. Weitgehende fiskalische Unabhängigkeit von der Zentrale, verbesserte Rechenschaftslegung des öffentlichen Sektors gegenüber der lokalen Bevölkerung, zielgerichtete, auf lokale Situationen besser abgestellte Implementierung von Dienstleistungen und Entscheidungen müssten z. B. mit der politischen Aufwertung von Kommunen einhergehen, um Dezentralisierung pro-poor zu gestalten. Die Bildung von Koalitionen, der Aufbau von Gegenmacht, die Begründung und Stärkung der Zivilgesellschaft und die Förderung demokratischer Prinzipien könne diesem Ziel dienen, wobei hier dann wieder auf die Arbeit der NROs geblickt wird.

Unter das Stichwort „Empowerment“ fallen aber auch (traditionellere) Themen wie die Überwindung der Benachteiligung von sozialen Gruppen, von Ethnien und Minoritäten, von Frauen. Auch hier kommt der Bericht wieder auf die speziellen Qualitäten von Grassroot-Organisationen zurück. Durch Koalitionsbildung (politische Allianzen) und die Stärkung sozialer Netzwerke könne den Belangen der Armen eine Stimme gegeben werden, auch im internationalen Raum.

„Empowerment“ klingt ja zunächst geradezu revolutionär und scheint gar nicht dem Bild zu entsprechen, dass man im allgemeinen von der Weltbank hat. Soweit es sich um die Verbesserung staatlicher Institutionen handelt, befindet man sich auf traditionellem Weltbankterrain. Hier erreicht man das Ziel, indem westliche zivilgesellschaftliche Normen und bürgerliche Errungenschaften wie z. B. eine funktionierende Gewaltenteilung übernommen werden. Wenn jedoch von der Notwendigkeit gesprochen wird, dass sich Gegenmacht von unten formieren müsse, dann treten Zweifel an der Ernsthaftigkeit der

Vorstellungen auf, und zwar sowohl in konzeptioneller Hinsicht (passt das zu den anderen Komponenten des Konzepts?) wie auch mit Blick auf die tatsächliche Weltbankpolitik. Immerhin heißt es realistisch: „Reaching consensus on strategies is essentially a political process, involving the same power relations that exclude poor people from discussions or discriminate against them“ (WDR, S. 198). Wie dieser Widerspruch praktisch zu überwinden wäre, erfährt man leider nicht. Die im Bericht implizit vertretene Auffassung, dass aus korrekter Analyse Einsicht erwachse und daraus dann richtiges politisches Handeln, nimmt sich in einer Umgebung, wo krasse Machtungleichgewichte bestehen, die einer kleinen Elite Kontrolle über fast alles geben und Normen, die Schwache schützen, im Zweifel bedeutungslos machen, ziemlich weltfremd aus. Sicher, durch wirkliche oder tiefe Dezentralisierung, durch Partizipation der Bevölkerung, insbesondere der Armen, ließen sich Probleme wie z. B. Korruption und Nepotismus zurückdrängen und am Ende würden vielleicht selbst diejenigen, die einen Vorteil von jetzigen Zuständen haben, ebenfalls gewinnen, weil die Wirtschaft insgesamt wüchse und den Führungsschichten damit erhöhte Einkommenschancen eröffnete. Wunderbar, aber leider spielen solche langfristigen gesamtgesellschaftlichen Zusammenhänge, aus deren Sicht heutige Widersprüche sich aufzulösen scheinen, für individuelle Nutzenerwägungen der jetzt Mächtigen nur eine untergeordnete Rolle, weshalb, wie der Bericht zutreffend feststellt, derartige Reformen der zweiten Generation viel schwieriger durchzuführen sind als die der ersten Generation, nämlich makroökonomische Parameter „richtig“ einzustellen. Die im Bericht gebrachten Beispiele von Empowerment von unten lesen sich zuweilen so, als ob sie dem übermächtigen Status quo irgendwie ebenbürtig wären. Tatsächlich wird man aber auch hier wieder eher den illustrativen und rhetorischen (ideologischen?) Charakter der Beispiele sehen müssen.

## Security

Hier können längst nicht alle Aspekte des Berichts hinreichend gewürdigt werden. Deshalb muss ein kurzer Blick auf den Abschnitt Security genügen. Die Verwundbarkeit, die Ausgesetztheit der Armen gegenüber einer ganzen Reihe von Risiken ist eines der Hauptprobleme und einer der Hauptansatzpunkte der Armutsbekämpfung. Es wird seit langem viel von „Vulnerability“ gesprochen. Im Bericht findet man eine nützliche Typisierung von Risiken (Tabelle 8.1), die sich an ihrem jeweiligen Wirkungsbereich orientiert: Individuell oder auf den Haushalt bezogene Risiken (z. B. Krankheit, Alter, Tod), Gruppen, Dörfer, enger begrenzte Regionen betreffende (z. B. Vulkanausbrüche, soziale Unruhen, Umweltverschmutzung) und schließlich auf nationaler und überregionaler Ebene angesiedelte Risiken (z. B. Kriege, Hyperinflation, Staatsstreiche). Eine Typisierung ist ja oft der erste Schritt, sich mehr Klarheit über ein Phänomen zu verschaffen. Im WDR wird die Typisierung insbesondere dafür benutzt, um die breite Palette von möglichen Maßnahmen der Risikominderung zu diskutieren (Tabelle 8.3). Dabei spielen nicht nur soziale Netzwerke,

soziales Kapital eine Rolle, sondern auch Phänomene wie Geldwertstabilität, Marktzu- gang, liberale Handelspolitiken, Altersversorgungssysteme usw. In diesem Sinne gelingt konzeptionell eine recht gute armutsorientierte Interpretation dessen, was unter den Ab- schnitten Opportunity und Empowerment verhandelt wurde.

## **International Actions**

Ganz im Sinne der konzeptionellen Grundausrichtung sieht die Weltbank im Abbau von Handelsschranken den wichtigsten internationalen Beitrag, um die weltwirtschaftliche In- tegration der Entwicklungsökonomien voranzubringen und damit eine der Vorbedingun- gen des Weltbank-Erfolgsszenarios zu realisieren. Internationaler Handlungsbedarf wird aber auch auf anderen Feldern gesehen (z. B. medizinische Forschung, Agrarforschung und Schutz von Eigentumsrechten). Schließlich soll internationale Hilfe auch dazu dienen, den Armen auf der internationalen Bühne mehr Gewicht zu verleihen, ihre Stimme hörba- rer zu machen.

Was die klassische internationale Entwicklungszusammenarbeit angeht, so enthält die- ser abschließende Teil die für eine internationale Entwicklungsbank bedeutsame Quintes- senz der vorangegangenen Analysen, eine neue Vision: „This vision includes a reformed framework for country-focused aid and debt relief for the poorest countries – underpinned by a renewed emphasis on the policy and institutional environment and the fundamental priority of poverty reduction“ (S. 191). Das Thema Armut steht im Mittelpunkt dieser Vi- sion: „Mainstreaming of poverty reduction“, wobei jedoch die Eigenverantwortung des je- weiligen Nationalstaats eingefordert wird: „Putting the state back in the driver’s seat of development“. Hilfe von außen soll nur flankierend hinzutreten, und zwar unter größt- möglicher Wahrung der nationalen Verantwortung und Identifizierung mit den jeweiligen Politiken und Maßnahmen (Ownership).

„Armutsminderung“ ist mittlerweile zu einem detaillierten Konzept avanciert. Welt- bank und IMF haben 1999 ihre Poverty Reduction Strategy Initiative auf den Weg ge- bracht, und andere Geber (z. B. die EU, auch das Bundesministerium für Wirtschaftliche Zusammenarbeit – BMZ – mit dem Aktionsprogramm 2015) haben dieses Konzept aufge- griffen oder orientieren sich daran. Die Idee ist, dass Empfängerländer (insbesondere die hochverschuldeten armen Ländern, Highly Indebted Poor Countries, HIPC) in sogenan- ten Poverty Reduction Strategy Papers (PRSP), die unter Beteiligung von Vertretern der Privatwirtschaft und der Zivilgesellschaft zu erarbeiten sind (Partizipation), ihre Entwick- lungsstrategien mit Blick auf Armutsminderung darlegen und eine sog. Policy Matrix erar- beiten, in der im Detail Ziele, Maßnahmen und Verantwortlichkeiten festgelegt sind, bevor sie in den Genuss von internationaler Hilfe (z. B. Schuldenerlass) kommen können. Hier- durch soll Ownership, Teilhabe am Prozess, Verantwortlichkeit erzeugt und dadurch die Nachhaltigkeit von Maßnahmen befördert werden. Dementsprechend ruht die neue EZ laut Weltbank auf den folgenden drei Stützpfelern:

- *Ownership and partnership* (zwischen Regierungen und Zivilgesellschaft einerseits, zwischen Regierungen und Gebern andererseits; Ausarbeitung des Gedankens im Comprehensive Development Framework, CDF; WDR, S. 195)
- *Less intrusive aid delivery mechanisms* (an Stelle von im Detail kontrollierten Geberprojekten tritt globale Sektorförderung – z. B. Landwirtschaft, Infrastruktur etc. – auf der Basis eines Strategieentwurfs der Regierung oder sogar der Common Pool Ansatz, bei dem Regierungen noch mehr Freiheit in der Mittelverwendung haben und nur das politische Umfeld, die Policy Performance, periodisch bewertet werden)
- *Selectivity* (Unterstützung nur an Länder mit angemessenen ökonomischen und politischen Institutionen und Politiken)

Sicher, der neue Rahmen sieht gut aus, bezweifelt wird jedoch zu Recht (z. B. IDS 2001), ob sich praktisch in der Umsetzung viel ändern wird oder ob es nicht bei einem ambitionösen Plan auf dem Papier bleibt, dem selbst die Weltbank bei ihren praktischen Maßnahmen nicht gerecht wird. Nur zwei Probleme (beobachtet in Kambodscha): Man muss damit rechnen, dass EZ-Empfängerländer gar nicht über die personellen Kapazitäten verfügen, um den Weltbankansprüchen z. B. im Hinblick auf die Erstellung der PRSPs zu genügen, so dass letztlich doch wieder auf westliche Experten zurückgegriffen wird, um die geforderten Prozesse zu organisieren und sogar die Strategie selbst mit all ihren schönen Begriffen aufzuschreiben. Wie steht es dann mit der Ownership? Zweitens, EZ findet nicht im politikfreien Raum statt. Da gibt es zunächst all die andern Geberorganisationen mit eigenen Agenden, eigenen Zielvorstellungen, und dann noch die verschiedenen Länder, für die mit EZ weitere Interessen verbunden sind. In Kambodscha tritt China etwa als ein Geber auf, der eher macht- als entwicklungspolitische Ziele verfolgt. Kaum anzunehmen, dass sich Japaner oder westliche Geber dem entziehen und im Konfliktfall die aus EZ-immanenten Zielen abgeleiteten Vergabekriterien aufrecht erhalten können. Unter anderem solche Konstellationen eröffnen Regierungen von Empfängerländern natürlich taktische Freiräume, so dass auf dem Papier zwar eine armuts-, tatsächlich aber eine elitenorientierte Politik betrieben werden kann. In Kambodscha sind etwa die Land-, Forst- und Fischereipolitik gute Beispiele dafür, denn selbst nachdem Gesetze und Verordnungen, die u. a. die Interessen der Schwachen, der kleinen Bauern und Fischer oder der Angehörigen von Minoritäten schützen, in Kraft getreten sind, besteht nur eine geringe Neigung, diese Interessen nun auch gegen Interessen mächtiger Akteure (Konzessionäre usw.) durchzusetzen, obwohl die Gebergemeinschaft immer wieder darauf drängt und obwohl die Regierung im Oktober 2000 ein Interim PRSP vorgelegt hat, in dem sie ihre armutsorientierte Politik darlegt.

### **Abschließende Bewertung**

Insgesamt betrachtet, liefert der Bericht professionelle Analysen und ist, in Verbindung mit den einschlägigen Weltbank-Web-Seiten, für viele Teilbereiche zum Thema Armut ein

geeigneter Einstieg. Er beeindruckt durch die bisweilen allerdings etwas zu glatte Integration von unterschiedlichen, ja manchmal geradezu antagonistischen theoretischen Konzepten und praktischen Beispielen und Erfahrungen. Dies hat er gemein mit fast allen jüngeren Weltentwicklungsberichten. Es ist aber dennoch bemerkenswert, wie auf der Basis eines neoliberalen Grundkonzepts, das Entwicklung im Rahmen von Marktorientierung und Weltmarktöffnung (Globalisierung) denkt, staatliches Handeln (good governance, transparency, accountability) und die Ebene der Betroffenen, hier der Armen, integriert werden. Die unzähligen Kommentare und Auseinandersetzungen mit diesem Dokument unterstreichen nur seinen Stellenwert. Wer sich praktisch oder wissenschaftlich mit dem Thema Armut befasst, kommt in den nächsten Jahren sicher kaum an der Auseinandersetzung mit diesem Dokument vorbei. Eine pauschale Zurückweisung, etwa weil man die theoretische Grundeinstellung ablehnt, würde weder der gedanklichen und empirischen Differenziertheit noch dem politischen Gewicht des Berichts gerecht.

Es ist deshalb schade, dass sich die Weltbank selbst in ihrer praktischen Politik kaum an ihre eigenen Maximen zu halten scheint. Ist also der Bericht mit all seinen Good-Governance-, Transparenz- und Partizipationsmaximen am Ende nur ein ideologisches Dokument, dessen Zweck es ist, wirkliche Interessen und den Charakter typischen Handelns der Weltbank zu verdecken? Das wäre wohl zu weit gegriffen. Die Weltbank mit mehr als 10.000 Beschäftigten in über 100 Ländern ist kein monolithischer Block. Deshalb spiegelt der Bericht als solcher zunächst sicher die hohe Diskussionskultur innerhalb der Weltbank wider, weist aber im Vergleich zu ihrem praktischen Handeln auf einen offensichtlichen Konflikt hin, der die Seriosität und die Ansprüche der Weltbankkonzeption in den Augen anderer EZ-Akteure sowie der Dritten Welt zu Recht diskreditiert. Solange dies der Fall ist, wird die Weltbank deshalb auch wenig praktischen Erfolg mit ihrer Umarmungsstrategie und ihrem Führungsanspruch in der Umorientierung hin zu einer armutsbasierten Entwicklungspolitik haben.

## Literatur

- Brock, K., A. Cornwall, J. Gaventa 2001: Power, Knowledge and Political Spaces in the Framing of Poverty Policy. Institute of Development Studies. Working Paper 143. [Über [www.worldbank.org/poverty/wdrpoverty](http://www.worldbank.org/poverty/wdrpoverty) oder [www.ids.ac.uk](http://www.ids.ac.uk) zu erreichen]
- Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit (BMZ) 2001: BMZ Contribution to the World Bank/IMF PRSP/PRGF Review. (Work in Progress). [Über [www.worldbank.org/poverty/wdrpoverty](http://www.worldbank.org/poverty/wdrpoverty) zu erreichen]
- Institute of Development Studies (IDS) 2001: Poverty Reduction Strategies: A Part for the Poor? *Policy Briefing 13*. [www.ids.ac.uk](http://www.ids.ac.uk)
- Coleman, James S. 1995: Grundlagen der Sozialtheorie. Band 1: Handlungen und Handlungssysteme. Studienausgabe. Reihe *Scientia Nova*. München, Wien.

- Narayan, D. et al. 2000a: *Voices of the Poor: Crying Out for Change*. New York.
- Narayan, D. et al. 2000b: *Voices of the Poor: Can Anyone Hear Us?* New York.
- Weltbank 1990: *World Development Report 1990. Poverty*. New York.
- Weltbank 2000: *World Development Report 2000/2001 [zitiert als WDR]. Attacking Poverty*. New York.



# Sammelrezensionen

Rainer Neef ■

## Gespaltene Städte, Armutsentwicklungen und benachteiligte Wohngebiete

Jens S. Dangschat (Hg.): Modernisierte Stadt – gespaltene Gesellschaft. Opladen 1999. 345 S.

---

Jürgen Friedrichs u. Jörg Blasius: Leben in benachteiligten Wohngebieten. Opladen 2000. 212 S. u. 27 S. Anhang.

---

Peter Bremer: Ausgrenzungsprozesse und die Spaltung der Städte. Zur Lebenssituation von Migranten. Opladen 2000. 255 S.

---

Hartmut Häußermann u. Andreas Kapphan: Berlin: von der geteilten zur gespaltenen Stadt? Sozialräumlicher Wandel seit 1990. Opladen 2000. 292 S.

---

In den letzten Jahren haben es Armutsquartiere zu einiger Prominenz in den Medien und in der Politik gebracht, vor allem seit 1998 das Bundes-Programm „Soziale Stadt“ in Gang gesetzt wurde. Um eine solche Aufmerksamkeit hatte sich die bundesdeutsche Armutsforschung jahrelang ver-

geblich bemüht: Armuts-Diskussionen rühren an das Selbstverständnis jeder Gesellschaft, und im bundesdeutschen Selbstverständnis ist Armut nicht Teil der Gesellschaft, sondern soll vom Staat gewissermaßen weg-geregelt werden.

In der neueren Diskussion wird Armut verstanden als Ergebnis gesellschaftlicher Ausschluss-Prozesse. Wenn die Wirtschaft Arbeitskräfte als „entbehrliche“ (Kronauer 1997) endgültig ausscheidet oder wenn rechtliche Regelungen (z. B. das Ausländergesetz) oder Institutionen (etwa das berufliche Bildungswesen) ganze Personengruppen außerhalb der Normal-Gesellschaft halten, spricht man von Ausschluss oder Marginalisierung. Betroffen sind meist Menschen und Gruppen, die dauerhaft unterhalb des gesellschaftlichen Mindeststandards leben, betroffen sind Immigranten, soweit sie diskriminiert sind und nur eingeschränkte Rechte haben, und Langzeit-Arbeitslose, da sie keine Chance (mehr) zum Einstieg in das Beschäftigungssystem haben. Wenn und soweit sich solche Gruppen dauerhaft in Stadtvierteln

konzentrieren, die hinsichtlich Lage, Wohnqualität und Versorgung benachteiligt sind, entsteht der Verdacht, es handle sich um eine „Unterklasse“ (Wilson 1987): um eigene Teil-Gesellschaften oder Subkulturen, die fast alle Verbindungen zur ‘mainstream’-Gesellschaft verloren haben, die sozial ausgeschlossen sind und eingeschlossen in benachteiligte Quartiere. In der neueren deutschen Diskussion geht es um die Frage, ob solche Viertel aus sich heraus benachteiligend wirken (etwa Häußermann/Kapphan, S. 221 ff.). Friedrichs (1998) hat die Frage eher verneint; in einem Vergleich US-amerikanischer und deutscher Armutsviertel hat er als benachteiligende Faktoren sehr präzise persönliche bzw. Sozialisations-Defizite und institutionelle Benachteiligungen herausgearbeitet.

Die vier hier besprochenen Bücher stecken einen theoretischen Rahmen für die neueren Armuts-Diskussionen mit Fragen nach Zusammenhängen von Klassenstruktur, räumlichen Milieus und Armut (Dangschat u. a.) ab; begeben sich mitten hinein in vier Kölner Armuts-Quartiere mit Fragen nach Lebensstilen, abweichendem Verhalten, sozialem Kapital (Friedrichs/Blasius); behandeln die Lage von Arbeitsmigranten in Deutschland und beantworten die Frage nach den Folgen ihrer Segregation in spezifischen Quartieren (Bremer); und erläutern Tendenzen der Stadtentwicklung, besonders der sozialen Segregation, im Hinblick auf die Frage nach benachteiligenden Wirkungen (Häußermann/Kapphan).

Diese vier Bücher könnten durch ihre thematische Ausrichtung ein kohärentes Bild sozial-räumlicher Marginalisierung in deutschen Großstädten zeichnen, und der

Verlag Leske und Budrich, aus dem alle Publikationen stammen, hätte sich mit ihrer Veröffentlichung dann große Verdienste erworben.

Leider entsteht bei der Lektüre kein solches zusammenhängendes Bild. So geht das Buch von Dangschat u. a. über die Bestimmung von Begriffen und die Diskussion verschiedener Ansätze nicht hinaus. Das „Leben in benachteiligten Wohngebieten“ (Friedrichs/Blasius) wird zergliedert in inkommensurable Fragenbereiche, sein Thema ist kaum noch zu finden in einer Häufung von Datenbeschreibungen. Bremer informiert umfassend über den bundesdeutschen Wissensbestand zur Lage von „Ausländern“ (überwiegend im rechtlichen Sinne) und, konkreter, über Ausländerviertel in Hannover und Oldenburg, aber er macht „Ausgrenzung“ nicht fassbar. Die sozialräumliche Entwicklung Berlins (Häußermann/Kapphan) ist reich mit historischen Angaben und Statistiken belegt und gut in Thesen zusammengefasst, aber die Einsichten sind schwer verallgemeinerbar, und die Lebenswirklichkeit der Armutsquartiere wird nicht deutlich. Was bringt nun jedes Buch an neuen Erkenntnissen?

Dangschat hat MitarbeiterInnen und Studierende zum Verfassen von Texten animiert. Das ist grundsätzlich sympathisch und ergibt einen Reader, der einheitlicher und übersichtlicher gegliedert ist als üblich. Die meisten Beiträge sind stark von der Marxschen Theorie beeinflusst. Aber das Ergebnis reicht nicht über die Kritik verschiedener (meist als unzureichend bezeichnet) Ansätze hinaus, viel zu selten werden Erkenntnisse aus empirischen Untersuchungen einbezogen. Folgende Ein-

sichten können immerhin daraus gewonnen werden:

*Wirkungen des 'postfordistischen' bzw. 'globalisierten' Kapitalismus:* Entgegen Hines' vereinfachender Feststellung, der Kapitalismus habe schon immer überflüssige Pauper produziert, gestehen Dangschat/Dietrich in ihrem Beitrag eine Epoche von Prosperität und Massenkonsum zu – den Fordismus –, wengleich sie ihn, der immerhin dreißig bis vierzig Jahre gedauert hat, als „Ausnahme“ kleinreden. Der flexible und global vernetzte Post-Fordismus dagegen bringt immer mehr „Überflüssige“ hervor. Wachstum führt wegen hoher Produktivität bestenfalls zu „jobless growth“. Das transnational agierende Kapital hinterlässt an nicht mehr benötigten Standorten Arbeitslose, deren Verhängnis es ist, ortsgebunden zu sein, und setzt zugleich die Städte in verschärfte Konkurrenz zueinander. Friedrich fügt dem noch einen räumlichen Aspekt hinzu: Städtische Gebiete sind unterschiedlich profitabel, mangels Kaufkraft finden sich Arme daher in schlechten Lagen mit ebensolchen Wohnbedingungen, und diese ziehen ein Stigma nach sich. Ein simpler Gedanke, der mit allerlei Theorie- und Begriffs-Diskussionen aufgeblasen wird. Er gilt für alte und neueste Formen des ungehemmten Kapitalismus – aber, wie man in Häußermann/Kapphans Buch nachlesen kann, nicht für die Epochen des sozialen Wohnungsbaus. Darüber gehen die VerfasserInnen von Dangschats Reader großzügig hinweg.

*Überforderungen der Stadtpolitik:* Seit der „Krise des Fordismus“ wird staatliches Handeln, bei geschrumpften Ausgaben-spielräumen, dem Handeln ökonomischer

Akteure immer ähnlicher. Einerseits müssen sich die großen Städte zu „Schaufenstern der globalen Wettbewerbsfähigkeit“ (Dangschat/Dietrich, S. 104) umgestalten und Investitionen anziehen, andererseits müssen sie ihrer Grundaufgabe einer sozialen Versorgung genügen. Der Spagat zwischen Quartier und Gesamtstadt und zwischen Investorenfreundlichkeit und der Befriedung sozialer Brennpunkte (Mählmann) führt zu Überforderung und „Ratlosigkeit“ (Dangschat/Dietrich) im Umgang mit Zuwanderern und städtischer Armut. Aus Berger/Schmalfelds interessanter Analyse der Hamburger Stadtentwicklungspolitik, dies auch mit empirischem Material untermauert, zeigt sich, wie selbst anspruchsvolle Programme einer koordinierten quartiersbezogenen Armutsbekämpfung ins Hintertreffen geraten. Das kulturelle und architektonische Aufpolieren der Innenstadt, das Einpflanzen kommerzieller Freizeit-Großeinrichtungen, die Pflege der 'weichen' Standortfaktoren bringen dem „Unternehmen Hamburg“ höheren Ertrag. Hilfe für die Armutsquartiere reduziert sich auf soziale Abfederung und Versuche einer (kostengünstigen) Selbsthilfe-Förderung, während Ursachen von Armut nicht bekämpft werden können. Die Frage, welchen Nutzen dies den Bewohnern stiftet, wird allerdings gar nicht erst gestellt; mit dem abschätzigen Label „Abfederung/Reparatur“ scheint schon alles gesagt.

*Klassentheorie und Armutsgruppen:* Ein postfordistischer Kapitalismus und eine unternehmensähnliche Politik, so die meisten VerfasserInnen, hinterlassen eine vielfältig gespaltene Armutsbevölkerung ohne gegenseitige Solidarität. Unter Bedingun-

gen von Mangel, Fremdbestimmtheit und grundlegender Unsicherheit lebt sie in einer „Disziplin der Notwendigkeit“, durch Geldmangel und Lebensumstände zur Immobilität und daher zu einer „hohen Angewiesenheit auf das Wohnquartier“ verurteilt, wie Hahn (S. 204 f.) in seinem anspruchsvollen Versuch einer klassentheoretischen Bestimmung von Armutsmilieus ausführt. Über konkrete Lebensumstände und Konflikte wird freilich nichts mitgeteilt.

Gerade in der zentralen Thematik gehen die VerfasserInnen großzügig über empirische Details hinweg. Es kommt ihnen offenbar eher darauf an, zu zeigen, dass sie kategoriell alles im Griff haben. Dangschat/Dietrich unterscheiden gleich drei Armutsklassen: Hausarbeiterinnen, Arbeitslose (gemeint sind wohl Dauerarbeitslose) und „Peripheriearbeitende“, die teils „rassifiziert“ (schlichter: Immigranten – aber welche?), teils „patriarchalisiert“ (einfacher: es geht um erwerbslose Frauen) sind. Treu und Paulus mühen sich aus feministischer Perspektive ergebnislos mit entsprechenden Bestimmungen ab. Paulus gibt den beherzigenswerten Hinweis, man solle die Benachteiligung von Immigrantinnen unter Rassismus-Gesichtspunkten betrachten, aber hält es nicht für nötig, sich mit der einschlägigen Empirie auseinanderzusetzen. Schacht zerpfückt die einschlägige Untersuchung von Herlyn u.a. (1991) als untheoretisch und bezeichnet ohne genauere Diskussion die Armutsböden als „Subkultur“. Schacht und Hahn wiederum bevorzugen den Milieu-Begriff und zeigen, wie man auf Makro-, Meso- und Mikro-Ebene alles ableiten kann; wenn es um konkrete Ar-

mutsmilieus geht, zieht Hahn sich auf Vesters (1993) Milieu-Unterscheidungen zurück. Mähmann landet im Versuch, Marx und Luhmann zusammenzubringen, bei einer Zusammenstellung unzähliger Einflussfaktoren auf Armut. Gielnik findet den Begriff „Underclass“ inadäquat, da politisch instrumentalisierbar, und fordert mehr soziale Verantwortung.

Die Unterscheidung von Armutgruppen und ihre Kategorisierung als Klassen, Milieus, Subkulturen muss so lange beliebig wirken, wie sie nicht an eigener Empirie oder an der Rezeption empirischer Untersuchungen überprüft wird. Dass dies nicht geschieht, ist das große Manko des Buchs. Wirtschaftliche und politische Hintergründe werden immerhin vielfältig erörtert, wobei Marxsche Kategorien oft originell eingebaut werden.

Das Buch von Friedrichs und Blasius tendiert zum anderen Extrem einer puren Daten-Wiedergabe, die nur mühsam und bruchstückhaft einer Vielzahl von einleitend entwickelten Haupt- und Nebenthesen zugeordnet werden. Vor dem Hintergrund einer wachsenden Zahl von Armutsgeländen in Köln und wachsender Armut in den entsprechenden Vierteln wurden vier Armutsgelände ausgewählt, darunter ein erheblich benachteiligtes mit einer starken Türkengemeinschaft und ein extremes und ethnisch sehr heterogenes Stadtrand-Problemgebiet. In letzteren beiden wurden Türken separat befragt. Die Verfasser hatten dabei die unglückliche Idee, zwei sehr unterschiedliche Fragenkomplexe in ihrer Untersuchung zusammenzuführen und die Befragung in den Untersuchungsgeländen mit Hilfe weitgehend standardisierter Fragebögen durchzu-

führen. Die sehr heterogenen Theorieteile beziehen sich auf Bourdieu und Wilson und werden als Bourdieu-These (1) und als Wilson-These (2) zusammengefasst.

1) Menschen in Armut können sich keinen spezifischen Lebensstil leisten – indiziert durch Wohnungsausstattung, Kleidung und Geselligkeit. Indikatoren und Analyseverfahren werden aus Bourdieus „Feinen Unterschieden“ übernommen und recht oberflächlich an deutsche Verhältnisse angepasst. Spätere relevantere Einsichten von Bourdieu über Zusammenhänge von sozialem und physischen Raum – u. a. aus der Untersuchung zum „Elend der Welt“ – werden ignoriert.

2) Die schlechte Ausstattung von Armutsgebieten und die Struktur und gegenseitige Beeinflussung ihrer Bewohner wirken benachteiligend. Aufgrund der Isolation von der ‚mainstream‘-Gesellschaft und fehlender „Opportunitäten“ entwickeln die Bewohner deviante (abweichende) Verhaltensweisen.

Es stellte sich, gemeinsam für alle Gebiete, ein höchst kleinbürgerlicher Geschmack heraus, unabhängig von Bildung und Einkommen; nach Alter zeigten sich einige Unterschiede, ebenso im Vergleich mit einem Kölner Gebiet der gehobenen Mittelschichten. Übrig bleiben ein paar Plattitüden; so beobachteten die InterviewerInnen bei (deutschstämmigen) Bewohnern in extremer Armut eine größere Verwahrlosung der Wohnungen, woraus der Schluss gezogen wird: „Der Zustand der Wohnung ist demnach hoch mit dem korreliert, ‚was der Haushalt sich leisten kann.‘“ (S. 157) Oder als neue Erkenntnis wird präsentiert, dass Männer sich mit ihren Fertigkeiten

in häuslichen und außerhäuslichen Reparaturen bewähren, Frauen hingegen im Bereich persönlicher Betreuung und Haushaltsarbeit – dies das einzig signifikante Ergebnis zum Thema „kulturelles Kapital“.

Zur benachteiligenden Wirkung von Armutsgebieten (Wilson-These) gibt es eine weitgehend ergebnislose Aktionsraum-analyse (Einkaufsradius und häusliche Geselligkeit sind im extremen Problemviertel etwas enger als in den drei anderen Vierteln) und eine aussagenlose Netzwerkanalyse. Aber es gibt auch Informationen über „soziale Normen“, basierend auf lebensnahen Statements (etwa: „Sie hören des öfteren, wie der Nachbar seine Kinder schlägt.“), die geschickt nach Ereignis und Einschätzung abgefragt wurden. ‚Die Türen‘ erwiesen sich als sehr stark normgeleitet. Wenn in einem Gebiet abweichendes oder sprachlich und auch körperlich (Nachbarskinder ...) gewalttätiges Verhalten häufiger auftrat, beeinflusste dies nicht die Einstellungen der Bewohner. Damit gilt ‚Wilson-These‘ als nicht bestätigt. In den zwei stark benachteiligten Gebieten wurden kleine Übertretungen und Beschimpfungen eher toleriert (allerdings nur unter den Deutschstämmigen). Für dieses Nebeneinander von Konflikt und Toleranz bringen die Verfasser keine Erklärungen, obwohl es daran in der Literatur nicht mangelt. Boettner/Tobias (1992) z. B. verweisen auf resignatives Verhalten nach einem langen sozialen Abstieg, bezogen auf die bedrängte Lebenslage und den Druck des Gebietsstigmatas.

Thesen nicht bzw. unzureichend bestätigt zu bekommen, ist keineswegs ehrenrührig. Was für französische Arbeiter oder

für US-Ghettos gilt, muss nicht für (west-)deutsche Armutsgebiete gelten. Ärgerlich ist eher die Lebensfremdheit, mit der die Verfasser zu Werke gehen. Immer wieder trat das extreme Problemgebiet gegenüber den anderen hervor – aber was dort los ist, wird unzureichend geklärt, da die Befragungsdaten dazu nichts hergeben. Wenn die *Größe* sozialer Netzwerke nichts aussagt, könnte man über ihre Konfiguration nachdenken; dass zwischen (deutschen) Erwerbstätigen und Arbeitslosen kaum, innerhalb dieser Gruppen aber viele Sozialkontakte bestanden (S. 66), wird in der weiteren Analyse ignoriert. Man kann das Buch immerhin als Informations-Korb benutzen, und hierzu sind vor allem die Daten zu „sozialen Normen“ zu empfehlen. Wer die fachliche Vorbildung hat, wird auch aus den Zahlen über soziale Kontakte oder über praktische Fähigkeiten etwas herauslesen können. So erweisen sich z. B. ‘die Türken’ als Vorkämpfer von Ordnung und Sauberkeit, von Benimm und Moral. Daraus abzuleiten, sie „stabilisieren die (!) Normen in einem gemischten Wohngebiet“ (S. 94), grenzt allerdings schon an Realitätsblindheit angesichts dessen, was Friedrichs selbst (z. B. 1998) über mangelnde zwischen-ethnische Beziehungen festgestellt hat, und erst recht angesichts der Erhebungsdaten, nach denen Netzwerke ‘der Türken’ (signifikant) kleiner als die der Deutschen wären – auch dies müßte ja wohl geklärt werden! Nach *Erklärungen* der Lebenswirklichkeit von Armutsgebieten sollte man allerdings in diesem Buch nicht suchen: die Verfasser haben alles weggefiltert, was nicht in ihr Variablenraster passt.

Bremers Buch ist eine sorgfältig gemachte Studie über die Gründe von Benachteiligung und die Frage der Ausgrenzung, zum Teil auch Selbst-Ausgrenzung, der in Deutschland lebenden Ausländer. Im Vordergrund stehen Ausländer im Sinn der amtlichen Statistik, schwerpunktmäßig geht es um die Migranten türkischer Herkunft. Es ist kein Buch über Ausgrenzung überhaupt oder über die „Spaltung der Städte“.

Bremer geht es darum zu klären, wann „die Ausgrenzungen aus relevanten Lebensbereichen zu einer weit unterdurchschnittlichen Lebenslage kumulieren“ und ob die Betroffenen dies verinnerlichen (S. 33), sei es unter dem Druck von Diskriminierung, sei es durch die Verfestigung eigener Orientierungen. Dabei verbindet er die Analyse allgemeiner statistischer Daten und Forschungsbefunde mit lokalen Statistiken und mit Expertenaussagen über die Lage von Ausländern, v. a. Türken, in den „Ausländervierteln“ von Oldenburg und Hannover. Das Buch ist sehr übersichtlich gegliedert: in jedem Kapitel folgen der Materialdarstellung Erklärungen und Fallbeispiele.

*Arbeitsmarkt und Klassenlage* sind nach Bremer die zentralen Auslöser der Benachteiligung von Migranten: De-Industrialisierung und Niedergang gering qualifizierter Arbeit führen zu Arbeitslosigkeit und schlechten Beschäftigungsbedingungen v. a. in der ersten Generation. Die Nachfolge-Generationen polarisieren sich in Gruppen besserer und solche aussichtsloser Beschäftigungsbedingungen; letztere leiden unter Armut und schlechten Wohnbedingungen. Zu den Beschäftigungsaussichten im „ethnischen Gewerbe“ inner-

städtischer Ausländerviertel steuert Bremer nur ungenaue Hinweise aus Hannover-Linden bei. Die große Mehrheit der ausländischen Wohnbevölkerung bleibt den Knappheiten des Mietwohnungsmarktes ausgeliefert, zu wenige können auf die – schwindenden – Sozialwohnungsbestände ausweichen, nur wenige Ausländer sind Haus- bzw. Wohnungsbesitzer.

*Orientierungen und Bildungschancen:* Die Mehrheit ist unentschieden über den Verbleib in Deutschland; sie steht zwischen zwei Kulturen und wird zudem verunsichert von ihrer Rechtssituation und von spürbarer Ausländerfeindschaft. Sie haben ansonsten keine *anderen*, aber *anders gemischte* Orientierungen als die Deutschstämmigen. Besonders 'die Türken' sind stärker familienorientiert, haben mehr Kinder und die Frauen ziehen sich deshalb stärker vom Arbeitsmarkt zurück. Beides führt zu mehr Armut. Ansonsten ist die Arbeits- und Erwerbsorientierung von Ausländern stärker als bei Deutschstämmigen, und die große Mehrheit ist mindestens ebenso aufstiegsorientiert. Gute Wohnungen sind ihnen wichtig, auch um den Preis überhöhter Mieten. Sie haben in der Schulbildung deutliche Fortschritte gemacht, besonders die Mädchen. Blockiert werden die Integrationsanstrengungen aber durch Benachteiligungen in der Berufsausbildung und durch Diskriminierung auf dem Arbeits- und Wohnungsmarkt.

*Segregation und die Frage der Benachteiligung:* In westdeutschen Großstädten gibt es nur eine mäßige Segregation. Es ist unsinnig, die „Ausländerviertel“ „Ghettos“ zu nennen: hier leben nicht nur abgestiegene Migranten verschiedenster Provenienz,

sondern eine große Zahl von Normal-Erwerbstätigen ausländischer Herkunft, und immer noch mehrheitlich Deutsche – unter diesen allerdings besonders viele sozial abgestiegene. Für großstädtische Sozialwohnungssiedlungen, die (relativ!) viele Migranten beherbergen – ein Beispiel wäre auch Friedrichs/Blasius' extremes Problemviertel – sieht Bremer eine Perspektive, die man heute schon in französischen „banlieues“ der Ausgeschlossenen besichtigen kann. Den innerstädtischen Altbau-Mischgebieten mit hohen Ausländer-Anteilen bescheinigt Bremer eine Qualität der Integration in die bundesdeutsche Gesellschaft, die ihnen in der Fachdiskussion (etwa im folgenden von Häußermann/Kapphan) abgestritten wird. Nach Arbeitslosigkeits- und v. a. Sozialhilfedaten ist das 'Ausländerviertel' Hannover-Linden-Süd nur mäßig benachteiligt, und Experten hoben funktionierende Ausländerfamilien, stützende soziale Netze und Beschäftigungschancen in der ethnischen Ökonomie hervor. All dies fehlt in einschlägigen Sozialwohnungs-vierteln.

Hier liegen allerdings die Grenzen von Bremers Untersuchung. Das Rückgrat seiner Segregationsanalyse sind Expertenaussagen über einschlägige Viertel in Hannover und Oldenburg. Expertenaussagen sind häufig interessengeleitet. Nach Friedrichs/Blasius' Daten etwa entsteht der Verdacht, soziale Netze – von Türken – gäben weniger her als oft unterstellt. Über das Funktionieren ihrer Familien weiß man zu wenig. Die Arbeitsplätze der ethnischen Ökonomie sind gegenwärtig noch in Promilleanteilen zu zählen. Und die Nachteile einschlägiger Sozialwohnungssied-

lungen für Ausländer werden zu wenig erörtert. Abgesehen von diesen – aufs Ganze gesehen – Details hält Bremer alles außer Diskussion, was er empirisch nicht belegen kann – ganz im Gegensatz zu Dangschat u. a.. Er trägt eine Vielzahl von Informationen zusammen und wertet sie in seltener Gründlichkeit aus. Das macht sein Buch nicht nur empfehlenswert, sondern sympathisch. Die Frage nach Ausgrenzung jedoch wird mit einem unentschiedenen „Ja-aber/Nein-aber ...“ offen gelassen, und es bleibt ungeklärt, ob die pure Häufung von Benachteiligungen mit ‚Ausgrenzung‘ gleichzusetzen ist. Ob und wann schließlich in ‚Ausländervierteln‘ eine Unterklasse entsteht, kann nur beantwortet werden, wenn – wie in Friedrichs/Blasius’ Untersuchung – Normen und Verhaltensweisen erhoben werden und wenn die Sozialbeziehungen und die innere Vergesellschaftung von Armutsvierteln untersucht werden. Das gelang bisher wohl nur Boettner/Tobias (1992) in ihrer Untersuchung über Duisburg-Bruckhausen.

Ähnliches leistet auch das Buch von Häußermann/Kapphan nicht. Aber es gibt den besten Überblick, weil es die Thematik einbettet in die Entwicklung der Stadt Berlin und ihrer Segregationsformen.

Zwei historische Kapitel geben eine sehr schöne Zusammenfassung der Zusammenhänge von Städtebau, landesherrlich-staatlicher Entwicklungspolitik und sozialen Lagen und Wohnbedingungen der verschiedenen Berliner Bevölkerungsklassen.

*Stadtentwicklung und Segregation in Berlin:* In der Gründerzeit entstand eine tiefe Kluft zwischen Mietkasernen-Arbeitervierteln, bürgerlichen Innenstadtkwar-

tieren – auch sie mit Mietkasernen-Charakter – und bürgerlichen Villenquartieren. Die soziale Stufung Vorderhaus-Hinterhaus ergab manchmal auch (Kreuzberg) eine „soziale Mischung (...) innerhalb segregierter Strukturen“ (S. 35). Der reformerische Wohnungsbau der 20er Jahre und der Soziale Wohnungsbau in den West-Berliner Wiederaufbau-Gebieten, Stadtrand-Großsiedlungen und Sanierungsvierteln, in denen sich die deutschen unteren und mittleren Schichten zusammenfanden, durchkreuzten dieses Segregationsmuster, schrieben es aber letztlich fort. Der umfassende Zugriff des Staats auf Ost-Berlin hat es durchbrochen: er sorgte für eine breite soziale Mischung sowohl in den für Neubauten niedergelegten Teilen des Stadtzentrums als auch in den großen Plattenbausiedlungen am Rand. Nur in den verfallenden Altbauquartieren gab es eine einseitige Auswahl von Alten und Außenseitern.

*Segregationsdynamik:* Der tiefe Umbruch seit 1990 ließ im Westen das alte Segregationsmuster stärker hervortreten, im Osten bahnt es sich zum Teil wieder an, hinzu kommt der soziale Niedergang der Plattensiedlungen. Ursächlich sind, neben stadtpolitischen Vorgaben, der krasse industrielle Niedergang in West und (besonders) Ost, das unerwartet mäßige Dienstleistungswachstum und die Umwälzung des öffentlichen Sektors, und schließlich auch Bevölkerungs-Stagnation und -Wanderungen. Haupt-Beleg für die zunehmende Segregation ist ein geschickt gewählter Indikator: der Erwerbstätigen-Wanderungsquotient. Die Bevölkerung insgesamt bleibt weitgehend in Ost und West geteilt, aber die Erwerbstätigen-Wanderungen sind se-



lektiv: Nicht-Erwerbstätige und Migranten tendieren in die alten Arbeiterviertel und, zunehmend, in die großen Plattensiedlungen im Osten, Erwerbstätige und Familien ziehen verstärkt in die Außenbezirke und einige Vororte. Über die sozialen Lagen Erwerbstätiger und Nicht-Erwerbstätiger verlautes mangels amtlicher Daten nichts. Als Betroffenengruppen sind allenfalls Ausländer nach Herkunftsländern und Arbeitslose zu erkennen.

*Abwärtsspiralen der benachteiligten Quartiere* werden mit Entschiedenheit behauptet. Aus den in den vorherigen Kapiteln verwendeten und sorgfältig präsentierten Daten wird jedoch keine „Krise der Großsiedlungen“, keine Verslumung der (ehemaligen) Innenstadt-Arbeiterviertel, weder Ausgrenzung noch Multikultur der segregierten Ausländer deutlich (obwohl die Kapitelüberschriften das andeuten), allenfalls ein „Noch-Nicht“: Abwärtsspiralen können eintreten, *wenn* die selektive Erwerbstätigen-Wanderung weiterhin anhält, *wenn* die Beschäftigungskrise ethnische Kolonien zu Sackgassen macht, *wenn* die Sozialwohnungsbestände zunehmend den Bedürftigsten reserviert und „breite Schichten“ hier nicht mehr zugelassen werden, schlußendlich: wenn der Staat die Entwicklung weiterhin zunehmend den Marktkräften überläßt. Die abschließenden Politik-Vorschläge sind in der Summe aber eher verwirrend.

Es werden im Verlauf dieses sehr konsistent gemachten Buches die zu Beginn entwickelten Thesen zum Schluß einsichtiger, aber belegt sind sie nicht: nur bei guter Beschäftigungslage können Migranten-Viertel die gesellschaftliche Integration er-

leichtern. Und: die räumliche Ballung von Nicht-Erwerbstätigen bzw. Arbeitslosen unterminiert den sozialen Zusammenhalt und verschärft soziale Marginalisierung. Über Sozialbeziehungen jedoch wird fast nichts mitgeteilt, die Erwerbsquoten sind auch in ‘Problemvierteln’ noch erheblich (in Berlin-Marzahn gar die höchsten der ganzen Stadt), die soziale und ethnische Heterogenität von Armutsvierteln macht die Entstehung einheitlicher Marginalisierten-Verhaltensmuster unwahrscheinlich. Die Bevölkerung wurde in den letzten zehn Jahren in Berlin so durcheinandergewirbelt wie in keiner anderen deutschen Stadt (und Stadt-sanierung wird diesen Prozess nicht aufhalten). Insofern ist Berlin sicherlich ein Sonderfall, und das macht die zweite Begrenzung dieses Buchs aus: man wird sehr gut über die Stadt informiert – systematischer und problembezogener als im größten Teil der ausufernden Berlin-Literatur. Man lernt viel über die hier wirksamen Mechanismen sozialer Segregation. Aber es bleibt unklar, was daran verallgemeinerungsfähig ist.

Die Ergebnisse der vier Bücher zusammenfassend erscheint die Entwicklung unumkehrbar: Der flexible hoch-produktive Kapitalismus wirft immer mehr unqualifizierte Arbeitskräfte in benachteiligte Wohngebiete. Er verwendet dabei auch Immigranten, auch und gerade wenn sie diskriminiert sind und daher billige und ungeschützte Arbeitskräfte abgeben. Einer Mehrheit der Immigranten gelingt der gesellschaftliche Einstieg dennoch; die Beschäftigungsaussichten der anderen erscheinen aussichtslos. Viele Migranten und die „Überflüssigen“ finden sich so in „benachteiligten Wohngebieten“ zusammen.

Das sind in Deutschland vorwiegend vernachlässigte Altbauviertel. Gerade in diesen kann sich eine „ethnische Ökonomie“ entwickeln; aber welche Bedeutung diese für die allgemeine Beschäftigungslage hat, wurde bislang nicht geklärt. Daneben werden Armutsbevölkerungen in Siedlungen des Sozialen Wohnungsbaus aufgefangen. In welchem Ausmaß das geschieht, weiß man wiederum nicht genau. Wieweit dadurch ganze Siedlungen zu Problemvierteln werden, und welche Qualitäten – immerhin die eines guten Wohnungsstandards – und Nachteile – Lage, Stigma, fehlende Beschäftigungsmöglichkeiten – ‘schlechte’ und ‘gute’ (westliche) Sozialwohnungs-siedlungen haben, ist bisher nur höchst oberflächlich erforscht.

Die wirtschaftlich verursachte und durch Diskriminierung verstärkte Segregation folgt erstaunlicherweise alten, in der Gründerzeit gelegten Mustern. Aber es gibt gegenläufige Entwicklungen: der Soziale Wohnungsbau durchbricht – oder angesichts der hohen Mieten gerade in Problem-Siedlungen besser: *kann* durchbrechen – den Mechanismus, nach dem Armut als geringe Zahlungsfähigkeit mit benachteiligtem Wohnen gleichzusetzen wäre. Eine Gegenteilstendenz ist die „Gentrifikation“ in heute günstig gelegenen, architektonisch wieder in Mode gekommenen Altbau-gebieten, in denen junge aufstrebende Hochqualifizierten-Haushalte („neue Urbaniten“, Häußermann/Kapphan) modernisierte Häuser beziehen. Das ist schon länger genauer untersucht worden – am lebendigsten von Eckert/Kißler (1997), aber auch von Dangschat u. a. Ob dies einen Bewohner-Austausch oder eine neue

soziale Mischung herstellt, kann heute noch nicht abgesehen werden. Die *quantitative* Bedeutung von Gentrifikation ist nicht bekannt. Offenbar spielt sie im *Gesamt-Trend* selektiver Wanderungen eine geringe Rolle. Die Suburbanisierung von Erwerbstätigen-Familien hält an, und sie hinterlässt in alten Innenstadt-Quartieren überdimensional viele Nichterwerbstätige. Dies verursacht dem Staat und den Städten soziale Kosten. Immigranten sind zu erheblichen Teilen auf dieselben Quartiere verwiesen. Bei ihnen gibt es überdurchschnittlich viel Arbeitslosigkeit, aber auch hohe Erwerbsquoten. Es wäre interessant, einmal die Armuts-Altbau- und -Sozialwohnungs-viertel hinsichtlich ihrer staatlichen Kostenbilanz und ihrer Erwerbsquoten durchzurechnen, und dabei auch unsichere und ‘schwarze’ Erwerbsquellen einzubeziehen (ein Ansatz hierzu findet sich bei Herlyn u. a. 1991).

Die Bevölkerung dieser Viertel ist heterogen und, jedenfalls wird dies behauptet, vielfältig gespalten. Die amtlichen Daten (Sozialhilfe-, Arbeitslosen-, Ausländerquote) geben in dieser Hinsicht wenig her, sonstiges amtliches Material wie Einkommen, Qualität der Schulabschlüsse u. ä. ist selten – da nur mit hohem bürokratischem Aufwand – zu beschaffen. Um zu verstehen, was die Bewohner miteinander verbindet oder voneinander trennt, müssten – insofern kommt das Milieukonzept zu Ehren – die ‘objektiven’ Daten mit Informationen über Haltungen und Denkweisen verbunden werden. Diese sind soweit erforscht, dass man sagen kann: die Bevölkerung von Armutsgebieten hat im Durchschnitt eher kleinbürgerliche Orientierungen und Auf-

stiegswünsche. Ordnung und Disziplin gehören zu den Leitvorstellungen. Gegen Abweichler gibt es gleichzeitig Ablehnung und resignierte Toleranz (s. a. Boettner/Tobias 1992). *Allgemein* wird wenig deviantes Verhalten beobachtet, in einigen Extremgebieten hingegen herrschen offenbar deutlich krassere Verhältnisse. Es ist ein großes Forschungsmanko, dass *tatsächliches* abweichendes Verhalten – etwa unter Jugendlichen, in der Alkoholikerszene, unter isolierten Sozialfällen – nicht mit Bezug auf Armutsviertel untersucht wurde. Das öffentliche Bild ist von den krassen Fällen geprägt, und das trägt zu einem allgemeinen Stigma bei. Dessen Wirkungen sind noch zu wenig geklärt, von der Arbeitssuche bis zu Alltagskontakten mit der 'mainstream'-Gesellschaft.

Jedenfalls halten Diskriminierungen, Armut und Perspektivlosigkeit die Bewohner in diesen Vierteln quasi eingesperrt – eine schlechte Voraussetzung für nachbarschaftlichen Umgang. Auch dies: die tatsächlichen Beziehungen der Bewohner untereinander sind bisher nur zu pauschal abgefragt worden. Aus den bislang recht formalen Netzwerk-Erhebungen weiß man, dass 'die' Armen nicht weniger Kontakte haben als Andere, und dass diese Kontakte eher das Selbstbewusstsein stärken als den Lebensstandard – schließlich sind es ja *Armut*-Beziehungen (Andreß 1999). Aber was hält die Bewohner insgesamt zusammen – Moral, Familienzusammenhalt, nachbarliche Solidarität, informelle Arbeit, Zugang zu Schwarzarbeit (Keim/Neef 2000)? Oder welche Gruppen werden dadurch zusammengehalten, welche leben im gegenseitigen Konflikt und welche Arten

von Bewohnern leben ganz isoliert? Wenn die ethnische Kolonie 'der Türken' das Feld beherrscht – sind die Kurden oder die Nicht-Religiösen mit einbezogen? Und sind die Bewohner anderer Herkunftsländer dann nicht doppelt ausgeschlossen? Auch hier fehlt es an Forschung, die doch, etwa bezüglich Immigranten in Deutschland, schon Bücherschränke füllt.

Ungeklärt, aber nicht wegen fehlender Forschungsgelder, sondern wegen schlecht entwickelter Theorie, ist schließlich die Frage nach Abwärtsspiralen. In der Logik der selektiven Wanderungsbewegungen zeichnen sie sich deutlich ab. Ob die Kumulation von Benachteiligungen zu gesellschaftlichem Ausschluss führt, könnte man schon an den gegebenen Daten durchrechnen – wenn Klarheit über den Ausschluss-Begriff herrschte. Die Behauptung, das Zusammenleben solcher Ausgeschlossener zerstöre den gesellschaftlichen Zusammenhalt überhaupt (Anomie-Gefahr), ist bislang eine pure These. Möglich wäre auch, dass sich Armutsviertel aus verschiedenen communities zusammensetzten, die einen internen Zusammenhalt hätten, aber sich gegenseitig abgrenzten; ein Teil könnte 'mainstream'-Orientierungen haben, ein Teil wären Subkulturen. Und daneben lebten einerseits etablierte Noch-Nicht-Weggezogene, und andererseits vereinzelt Abgestiegene. Bei letzteren herrschte tatsächlich die Gefahr von Anomie und von Ghetto-Verhaltensweisen.

Die Angst *davor* treibt den Politik-Apparat heute vorwärts – nicht etwa die Gerechtigkeitsfrage, die im Hintergrund der Sanierungspolitik der 70er Jahre stand und die in Sanierungsfolgen-Untersuchungen

hin und her gewendet wurde, welche heute noch lesenswert sind (etwa Becker/Schulz zur Wiesch 1982). In dieser Angst sind Bürokratien auch bereit, über den eigenen Tellerrand hinaus zu kooperieren mit anderen Bürokratien, mit Wirtschafts-Akteuren, mit kleinen Sozialprojekten und mit Bürgerinitiativen. Selbst wenn die kleinen Akteure dabei rasch in den Hintergrund geraten, ist der Wille zu Öffnung, zu gegenseitiger Koordination und zum Einbezug von Bewohnern unverkennbar. Dafür sorgt schon der Druck der Finanzlage. In Nordrhein-Westfalen (und in anderen europäischen Ländern) gibt es hierzu schon längere Erfahrungen (Froessler 1994), die das zu Beginn erwähnte Programm „Soziale Stadt“ prägen. Das Bildungs- und v. a. das Ausbildungssystem ist hier noch zu wenig einbezogen. Aus den Grund- und Berufsschulen der einschlägigen Viertel kommen die dringlichsten Anfragen, die Selektion bei der Berufsausbildung ist ein bekanntes Problem. Fast alle Länder decken dies mit dem Mantel des Schweigens zu, obwohl – oder gerade weil – der Änderungsbedarf hier enorm ist.

Die Einschätzungen über das, *was* Politik bewirken könnte, gehen weit auseinander –, *dass* sie aber eingreifen muss und kann: darüber gibt es Konsens.

## Literatur

- Andreß, H.-J. 1999: Leben in Armut: Analysen der Verhaltensweisen armer Haushalte mit Umfragedaten. Opladen.
- Becker, H., J. Schulz zur Wiesch (Hg.) 1982: Sanierungsfolgen: eine Wirkungsanalyse von Sanierungsmaßnahmen in Berlin. Stuttgart u. a.
- Boettner, J., G. Tobias (Hg.) 1992: Von der Hand in den Mund. Armut und Armutsbewältigung in einer westdeutschen Großstadt. Essen.
- Eckert J., M. Kißler 1997: Südstadt, was es dat? Kulturelle und ethnische Pluralität in modernen urbanen Gesellschaften am Beispiel eines innerstädtischen Wohngebietes in Köln. Köln.
- Friedrichs, J. 1998: Do Poor Neighborhoods Make Their Residents Poorer? In: H.-J. Andreß: Empirical Poverty Research in Comparative Perspective. Aldershot.
- Froessler, R. et al. (Hg.) 1994: Lokale Partnerschaften: die Erneuerung benachteiligter Quartiere in europäischen Städten. Basel u.a.
- Keim, R., R. Neef 2000: Ausgrenzung und Milieu: Über die Lebensbewältigung von Bewohnerinnen und Bewohnern städtischer Problemgebiete. In: A. Harth et al. (Hg.): Stadt und soziale Ungleichheit. Opladen.
- Kronauer, M. 1997: „Soziale Ausgrenzung“ und „Underclass“: Über neue Formen der gesellschaftlichen Spaltung. In: Leviathan 25, H. 1. S. 28-49.
- Vester, M. et al. 1993: Soziale Milieus im gesellschaftlichen Strukturwandel. Zwischen Integration und Ausgrenzung. Köln.
- Wilson, W. J. 1987: The Truly Disadvantaged. The Inner City, the Underclass, and Public Policy. Chicago/ London

# Einzelrezensionen

Friedrichs, Jürgen und Blasius, Jörg: *Leben in benachteiligten Wohngebieten*. Opladen 2000. 212 S.

Diese empirische Studie geht der Frage nach, welche Folgen das Leben in benachteiligten Wohngebieten für die Bewohner hat. Dabei orientiert sie sich an der als "Wilson-Hypothese" bezeichneten Annahme, dass die räumliche Konzentration von ökonomisch marginalisierten und sozial diskriminierten Bewohnern weitere benachteiligende Effekte hat, dass also das Wohnen in einem bestimmten Gebiet ein eigenständiger Faktor sozialer Benachteiligung sei. Diese Hypothese beruht auf zweierlei Annahmen: Zum einen können die Bewohner durch die Einschränkung ihrer sozialen Kontakte weitere materielle Nachteile erleiden, weil diese Kontakte räumlich sehr begrenzt und auf Partner beschränkt sind, die ebenfalls über nur sehr geringe Ressourcen verfügen. Informelle Austauschprozesse in sozial engen Netzwerken bieten nämlich keine Kompensationsmöglichkeiten für eine marginale Stellung in den formellen Systemen, insbesondere des Arbeitsmarktes. Zum anderen kann die räumliche Isolation von Marginalisierten zu einem Milieueffekt führen, der darin besteht, dass abweichende Normen und Verhaltensweisen gelernt bzw. verstärkt werden, weil die Rollenvorbilder für eine "normale" Lebensführung fehlen. Die benachteiligenden Effekte eines Lebens in benachteiligten Quar-

tieren bestehen einerseits also in einer weiteren Verringerung von Ressourcen, andererseits in einem Lerneffekt (Sozialisationshypothese).

Zu diesem Zweck wurden vier kleine Wohnquartiere in drei verschiedenen Kölner Stadtteilen ausgewählt, die insgesamt zu den "armen" Quartieren gerechnet werden können, jedoch einige Differenzen z.B. bei der Ausländerquote und dem Anteil der Sozialhilfeempfänger aufweisen. Anhand eines standardisierten Fragebogens wurden vier große Fragekomplexe abgefragt: Fragen zu den Fertigkeiten der Personen, ihren Lebensstilen und Konsumgewohnheiten ("kulturelles Kapital"), zu Aktionsräumen, sozialen Netzwerken und Normen, sowie zur Wohndauer, Wohnzufriedenheit und demographischen Merkmalen.

Im Ergebnis zeigte sich, dass das Wohngebiet "einen Effekt auf die Bewohner der Gestalt (hat), dass sie zusätzlich benachteiligt werden" (S. 193). Wie aus vielen früheren Versuchen der in der Tradition der sozialökologischen Stadtforschung entstandenen Studien zu 'Quartiereffekten' bekannt ist, stellt eines der größten methodischen Probleme die Trennung zwischen Individualeffekten und Quartiereffekten dar. Denn wenn in einem Wohngebiet die Sozialstruktur relativ homogen ist (hier: arme Bewohner), dann ist es kaum möglich, zwischen den Effekten, die aus der sozialen Lage der Bewohner, und denen, die als Quartiereffekte (Nachbarschaftseffekte) zu charakterisieren wären, zu unterscheiden.

Um dieses methodologische Problem zu lösen, werden in der Studie verschiedene statistische Analyseverfahren angewendet, wobei die sozialen oder demographischen Merkmale möglichst homogen gehalten und dann nach den noch erkennbaren Varianzen gefragt wird. Dabei zeigen sich nach Aussage der Autoren deutliche Gebietseffekte. Der Gebietseffekt liegt vor allem darin, "dass die Handlungsrestriktionen in der Zahl der Netzwerkpersionen liegen sowie ... in der im Wohngebiet verbrachten Zeit und den dort ausgeübten Aktivitäten" (S. 194). Ein Gebietseffekt tritt also auf, wenn die Befragten eine geringe Zahl von Bekannten haben, die meiste Zeit im Wohngebiet verbringen und dort auch den größten Teil ihrer Aktivität ausüben. D.h. auch: Bewohner, deren Horizont und Aktionskreis sich auf das Wohnquartier beschränkt, werden in ihrem Handeln und Denken von den im Wohnquartier vorherrschenden Normen und Verhaltensweisen am stärksten geprägt. Dieser Befund ist zwar kaum überraschend, er wird aber durch die vorliegende Studie statistisch repräsentativ und als signifikant belegt.

Zwei der untersuchten Stadtteile haben Ausländerquoten, die weit über dem Kölner Durchschnitt liegen. Daher wurden auch türkische Bewohner befragt. Ein bemerkenswerter Befund ist, dass sich die türkischen Bewohner hinsichtlich ihrer sozialen Netzwerke und hinsichtlich ihrer Normen deutlich von den inländischen Bewohnern unterscheiden: "Die türkischen Bewohner lehnen abweichendes Verhalten in viel stärkerem und einheitlicherem Maße ab als die deutschen Bewohner. Die türki-

schen Bewohner können demnach als stabilisierender Faktor in benachteiligten Wohngebieten angesehen werden" (S. 195). Mit dieser Feststellung wird man häufig konfrontiert, wenn man sich mit Experten über benachteiligte Quartiere unterhält. In der Regel prägen die Spannungen zwischen einheimischen "Verlierern der Modernisierung" und Zuwanderern das spezifische Klima von solchen Gebieten. Dabei leben die deutschen Bewohner in größerer sozialer Isolation als die türkischen Mitbewohner, die in enge verwandtschaftliche Netze (noch) eingebunden sind.

Wie es zur sozialräumlichen Ausgrenzung kommt, wird in der Studie nicht thematisiert. Sowohl die Verarmung der schon länger im Gebiet Wohnenden als auch selektive Zu- und Wegzüge können dazu beigetragen haben. Obwohl laut Fragebogen die Wohndauer erfragt wurde, spielte sie bei der Auswertung offenbar keine Rolle.

Die Studie belegt zum ersten Mal mit quantitativen Verfahren Annahmen, die in der stadtsoziologischen Diskussion im Zusammenhang mit dem Thema "soziale Stadt" schon seit geraumer Zeit eine Rolle spielten. Hierin liegt das Verdienst der Studie.

Weniger erfreulich sind die schlampige Redaktion des einleitenden Abschnittes über städtische Armut sowie die extensiven und ermüdenden Darstellungen von Tabellen und statistischen Analysen, die in vielen Fällen dann doch nur zu banalen Aussagen führen oder im Nirgendwo enden. Dies rührt offenbar von dem Charakter eines Forschungsberichts her, den diese Veröffentlichung deutlich hat. Wenig einleuch-

tend ist auch die Verschränkung der Fragestellung nach den benachteiligenden Effekten mit der Frage, ob es Lebensstil-Variationen zwischen den verschiedenen Vierteln gebe. Diese zweite Fragestellung wird der ersten relativ unverbunden hinzugesellt, sie führt jedoch zu keinem weiterführenden Ergebnis. Bei den Lebensstilen sind – jedenfalls mit den hier verwendeten Methoden – kaum Unterschiede zwischen den Wohngebieten zu erkennen. Eine hochstandardisierte Befragung eignet sich jedoch, das muss hinzugefügt werden, für eine Lebensstil-Analyse nur sehr begrenzt.

Wer sich für statistische Analysen und Methodenfragen interessiert, dürfte an der vorliegenden Veröffentlichung seine Freude haben, weil Korrelationen, Tabellen und methodische Reflexionen einen großen Teil der Darstellung einnehmen. Obwohl die Studie erst im Herbst 2000 veröffentlicht wurde, sind Bezüge auf die stadtsoziologischen Diskussionen über diese Themen, die in den Jahren 1998 und 1999 intensiviert wurden, nicht enthalten. Sind das Anzeichen dafür, dass sich eine "Methodensoziologie" vor allem in ihrem eigenen Referenzrahmen bewegt?

Zusammen mit der kürzlich erschienenen Studie von Andreas Farwick, "Segregierte Armut in den Städten" (ebenfalls bei Leske + Budrich) liegen mit dieser Studie nun empirisch belegte Befunde vor, die zeigen, welche sozialen Gefahren mit dem sozialräumlichen Wandel der großen Städte verbunden sind, dem die wohnungspolitischen Instrumente derzeit wenig entgegensetzen haben.

Hartmut Häußermann

Hans-Hermann Höhmann (Hg.): *Wirtschaft und Kultur im Transformationsprozess. Wirkungen, Interdependenzen, Konflikte.* Bremen. 2002 (= *Analysen zur Kultur und Gesellschaft im östlichen Europa*, Band 11). 298 S.

Der Sammelband enthält überwiegend Beiträge der 3. internationalen Konferenz im Rahmen des Bereiches "Wirtschaftskulturelle Transformationsforschung". Der erst 1998 von der Forschungsstelle Osteuropa eingerichtete Themenschwerpunkt soll die Beziehungen zwischen der Wirtschaftstransformation und der Wirtschaftskultur der Hauptakteursgruppen dieser Transformation untersuchen. Unter *Wirtschaftskultur* wird dabei "die Gesamtheit der jeweils auf die Wirtschaft bezogenen Kenntnisse, Erfahrungen, Wahrnehmungen, Wertungen, und Verhaltensstile ganzer Nationen oder bestimmter Bevölkerungsgruppen innerhalb einer Gesellschaft verstanden, die das wirtschaftsrelevante Entscheiden und Handeln der Akteure bzw. Akteursgruppen beeinflusst."

Bereits die Definition lässt die enorme Vielfalt der Faktoren und ihrer jeweiligen multiplen Wechselwirkungen deutlich werden, welche es im Forschungsfeld Wirtschaftskultur zu untersuchen gilt.

Dementsprechend vielgestaltig zeigt sich die Zusammenstellung der Erfahrungsberichte und empirisch fundierten Interpretationsansätze, mit welchen die Autoren des vorliegenden Bandes auf die Relevanz von Kulturfaktoren in unterschiedlichen Feldern ökonomischer Transformationsprozesse eingehen. Praxisberichte aus dem

Geschäftsfeld von Rückversicherungen (Bell) oder Rechtsberatungen (Schramm) oder die Aufarbeitung von Kooperationshemmnissen zwischen deutschen und russischen Klein- und Mittelunternehmen (Jänecke) verdeutlichen Probleme im Zusammenhang mit kulturellen Wirkungsfaktoren. Andere Autoren gehen in ihren empirischen Analysen eher auf strukturelle oder institutionelle Kontextbedingungen ein und setzen die Transformation gesellschaftlicher Regulationsmechanismen in Beziehung zu praktischen Handlungsmöglichkeiten, beispielsweise in der Unternehmensbesteuerung (Pleines) oder der Regionalpolitik (Tatur/Bukowski) oder bei der Standortwahl internationaler Unternehmen innerhalb Moskaus (Lentz), aber auch hinsichtlich der Persistenz von Stereotypvorstellungen in deutsch-russischen Wirtschaftsverhandlungen (Bühler).

Dass *Wirtschaftskultur* aber auch in ihren sektoralen Ausprägungen als *Rechtskultur*, *Steuerkultur* oder *Steuerzahlkultur* in Erscheinung tritt, zeigen die Beiträge von Nerré, Fruchtmann und Pleines in einem eigens dazu angelegten Themenblock. Sie liefern Ergebnisse eines im April 2000 von der Forschungsstelle konzipierten Projektes, welches sich mit der Steuergesetzgebung und Steuerpraxis in der Russländischen Föderation beschäftigt. Hier wird versucht herauszufinden, in welcher Art und Intensität kulturelle Faktoren im russischen Steuersektor wirksam werden.

Mit dem vorliegenden Band bereichern aber auch völlig neue Themen das inhaltliche Spektrum des Forschungsbereichs, beispielsweise die Konfrontation der Gesell-

schaft mit dem Auftreten neuer Akteure (hier die "neuen Russen") und Wertvorstellungen (z.B. marktwirtschaftliche Konsummuster) sowie damit verbundene Identitätskrisen in Phasen der Transformation. Engel und Schlott untersuchen Bereiche der alltäglichen Kommunikation und Konsumtion, um hinsichtlich Wechselwirkung von Kultur und ökonomischer Realität auf Wahrnehmungsabläufe und Bewältigungsstrategien der Gesellschaft einzugehen.

Neben diesen zahlreichen Beispielen aus der Praxis finden sich leider nur wenige Beiträge zum wissenschaftlichen Diskurs. Mit kritischen Beleuchtungen des Transformationsbegriffs erinnern zum Beispiel Zweynert, Stadelbauer, Lentz und Pezoldt daran, dass es in dem Projekt "Wirtschaftskulturelle Transformationsforschung" nicht nur um die Wirtschaftskultur, sondern eben auch um die Transformationsforschung als solche geht.

Des Weiteren wird der Beitrag, den die Kulturgeographie in diesem Bereich leisten kann, sowohl aus theoretischer Perspektive (Stadelbauer) als auch durch zwei Anwendungsbeispiele zu Prozessen der Stadtentwicklung (Lentz) und agrarbetrieblichen Entwicklung (Lindner) aufgezeigt. Insbesondere mit der Integration dieses Themenblockes zur kulturgeographischen Transformationsforschung wird dem eigenen Anspruch des Forschungsbereichs an eine Erweiterung der interdisziplinären Zusammenarbeit in diesem Band Rechnung getragen.

Insgesamt entsprechen die unterschiedlichen Beiträge in der Vielfalt ihrer Ansätze und Themenstellungen also der Zielstellung übergreifender Forschungsarbeit und ver-



deutlichen in einer breiten Übersicht die Weite des Horizonts, welcher sich dieser noch jungen Forschungslandschaft bietet. Jedoch stellen sie in Form einzelner Fallbeispiele bisher nicht viel mehr als einzelne Silhouetten an diesem Horizont dar, welche in Zukunft durch weitere Detaillierung und bessere Vernetzung in ein integrativeres Bild gerückt werden müssen. Ansatzpunkte für eine derartige konzeptionelle und wissenschaftstheoretische Infrastruktur der wirtschaftskulturellen Transformationsforschung finden sich in den Beiträgen von Zweynert, Pezoldt, Stadelbauer und Lentz. Eine Intensivierung der Intra- und Interdisziplinären wissenschaftlichen Diskurse ist sowohl für die weitere Forschungsarbeit als auch deren Anwendung in der Wirtschafts- und Unternehmenspraxis, im Sinne einer positiven Verknüpfung von *knowlegde for understanding* mit *knowledge for action*, unumgänglich. Wenn Pezoldt (66) beispielsweise über das Theoriegebäude des internationalen Marketing schreibt, es biete "vor dem Hintergrund der sich widersprüchlich und turbulent vollziehenden Veränderungen der Umfeldbedingungen in den Ländern Osteuropas keine geeigneten Theorieansätze zur Beschreibung, Erklärung sowie Prognose der sich abzeichnenden Prozesse und mach[e] somit die Ableitung von normativen Empfehlungen für unternehmerisches Verhalten in Transformationsmärkten sehr kompliziert", benennt sie ein Defizit, welches auch in den übrigen Disziplinen dieser Forschungskoooperation neuer Revision bedarf.

Schließlich ist noch einmal auf den gesellschaftlichen Fokus zurückzukommen,

welchen die eingangs angeführte Definition des Forschungsobjektes verlaublich. Dass bei den untersuchten Nationen bisher ein deutlicher Schwerpunkt auf Russland gelegt wurde, ist zwar durchaus im Sinne des Forschungsvorhabens. Jedoch sollte der letzte Beitrag des Bandes mit einem Ländervergleich Polen – Ungarn gewissermaßen als richtungweisender Abschluss verstanden werden, denn er macht zugleich auf zwei raumbezogene Desiderata aufmerksam: Zum einen sind für eine Erforschung des wirtschaftskulturellen Milieus des östlichen Europas vergleichende Länderanalysen unerlässlich. Zum anderen zeigen sich gerade in einem so großen Flächenstaat wie Russland kulturelle Heterogenitäten und, auch in kleineren Nationen bedingt durch regionalwirtschaftliche Koalitionen, Tendenzen regionaler ökonomischer Differenzierung innerhalb der Staaten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es den Herausgebern durchaus gelungen ist, die Arbeit der ersten beiden Bände konstruktiv fortzuführen. Die Dokumentation von Forschungsergebnissen und Zusammenstellung aktueller empirisch-analytischer Beiträge leistet einen substantiellen Beitrag zur Erklärung von Hemmnissen bei der Konsolidierung von Demokratie und Marktwirtschaft im östlichen Europa unter Einbeziehung kultureller Faktoren. Zugleich werfen die Autoren aber auch zahlreiche neue Fragen auf und tragen somit wesentliche von ihrer Forschungsarbeit ausgehende Impulse weiter.

In dem Band enthaltene Rückblicke auf die historische Umgestaltung im Steuer- und Rechtswesen (Nerré, Schramm) ma-

chen auf eigene Dynamiken in der Prozesshaftigkeit eines Wandels aufmerksam, für den es kein entsprechendes historisches Äquivalent gibt. Daneben belegen die Studien zu aktuellen Entwicklungen das weitere Andauern dieses Wandels, so dass auch in Zukunft sowohl eine weitere Verdichtung retrospektiver als auch Konzeptionen begleitender Analysen des Umgestaltungsprozesses erforderlich sein werden, um hierfür allgemeine Regelmäßigkeiten ableiten zu können.

#### Hintergrundinformationen:

Die *Forschungsstelle Osteuropa* wurde an der Universität Bremen eingerichtet und widmet sich zeitgenössischen Entwicklungen in Kultur und Gesellschaft Ostmittel- und Osteuropas.

Der dort eingerichtete Themenschwerpunkt *Wirtschaftskulturelle Transformationsforschung* soll den wirtschaftskulturellen Bereich in der Transformationsforschung behandeln. Im Mittelpunkt des Vorhabens stehen die Beziehungen zwischen der Wirtschaftstransformation und der Wirtschaftskultur der Hauptakteursgruppen der Transformation, d.h. der politisch-administrativen Akteure, der Unternehmer sowie der Bevölkerung in ihrer Eigenschaft als Beschäftigte, Transfereinkommensbezieher und Konsumenten.

Dazu werden *jährlich internationale Konferenzen* durchgeführt, deren Ergebnisse jeweils als Sammelband veröffentlicht werden. Als Vorgänger des oben rezensierten Bandes erschienen bereits:

Hans-Hermann Höhmann (Hg.) 1999: Eine unterschätzte Dimension – Zur Rolle

wirtschaftskultureller Faktoren in der osteuropäischen Transformation. Bremen.

Hans-Hermann Höhmann (Hg.) 2000: Kultur als Bestimmungsfaktor der Transformation im Osten Europas: Konzeptionelle Entwicklungen – empirische Befunde. Bremen.

Diana Schmidt

Karina M. Pallagst: Raumordnung der Tschechischen Republik. Mittel- und Osteuropa vor dem Hintergrund europäischer Raumordnungsbestrebungen. Berlin 2000. 212 S.

Die politischen Umbrüche von 1989/1990 markieren in vielerlei Hinsicht eine Zäsur in der Entwicklung des europäischen Kontinents. Sie haben nicht nur Europas geopolitische Situation durch die Beendigung der bipolaren Konfrontation zwischen Ost und West grundlegend verändert, sondern auch eine neue Dynamik im europäischen Integrationsprozess hervorgerufen. Die Staaten Ost- und Mitteleuropas erleben seit der politischen "Wende" 1990 einen nahezu revolutionären Prozess des institutionellen Wandels, der alle Bereiche des politischen, wirtschaftlichen und sozialen Lebens erfasst. Für die Tschechische Republik, EU-Kandidat der "ersten Reihe", hat diese Transformation die Trennung vom slowakischen Nachbarstaat, aber auch eine schnelle Annäherung an Deutschland und andere Staaten der EU mit sich gebracht.

Die strategische Umorientierung der Tschechischen Republik nach (West-)Europa muss als vielfache "Öffnung" des Landes verstanden werden. Der Anschluss an globale Märkte, die Einbindung in neue supranationale Institutionen (u. a. WTO, NATO, EU), die strukturelle und funktionale Verflechtung mit dem westeuropäischen Städtetz sowie die "Europäisierung" nationaler Politik sind Merkmale eines Transformationsprozesses, dessen Auswirkungen erhebliche Chancen, aber auch einige Gefahren für die territoriale Entwicklung der Tschechischen Republik bringen können.

Nach der Delegitimierung und dem letztlich Scheitern der zentralen Planwirtschaft muss die Raumordnung im post-sozialistischen Kontext neu definiert werden. Sie wird zu einem Politikbereich, der zwischen internationalen, nationalen und lokalen Entwicklungsinteressen vermitteln muss, und spiegelt damit die politischen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen wider, mit denen die Tschechische Republik konfrontiert wird. Vor diesem Hintergrund identifiziert Karina Pallažst in ihrem informativen Buch verschiedene Aufgaben- und Problembereiche der im (Neu-)Aufbau begriffenen tschechischen Raumordnung. Behandelt werden u. a. Themen wie die Behebung erheblicher, durch die Schwerindustrie (und sozialistische Planwirtschaft) verursachter ökologischer Schäden, die Einführung einer strategischen marktorientierten Standortentwicklungspolitik und die Bewältigung der Probleme strukturell benachteiligter Regionen. Auffallend, so stellt die Autorin fest, ist der zunehmende Einfluss der EU

auf die innere Entwicklung des Landes sowohl raumökonomisch als auch politisch. In diesem Zusammenhang bieten u. a. die europaweite Vernetzung der tschechischen Regionen, stringendere Umweltstandards und regionalpolitische Fördermaßnahmen der EU – wie etwa die von Brüssel unterstützte grenzüberschreitende Kooperation – potentielle Entwicklungschancen. Andererseits könnten sich deutliche West-Ost-Disparitäten innerhalb der Tschechischen Republik verschärfen, wobei Prag und die dynamischeren westlichen Regionen des Landes bei ausländischen Direktinvestitionen und in der wirtschaftlichen Entwicklung bevorzugt werden, während die durch Schwerindustrie gekennzeichneten östlichen Regionen in ihrer Entwicklung weiter zurückzufallen drohen.

Dieses Buch ist in erster Linie als Studie über Raumplanung im engeren Sinne konzipiert. Aus diesem Blickwinkel ist die Studie sehr gelungen und informativ. Sie stellt eine wichtige Ressource für diejenigen dar, die sich für Planungswissenschaften und insbesondere für die Veränderungen der Raumplanung in Mittel- und Osteuropa interessieren. Das Buch bietet auch eine gute Diskussion potentieller regionalpolitischer und raumordnerischer Konsequenzen der EU-Mitgliedschaft für die Tschechische Republik. Meines Erachtens hätte das Buch jedoch von einer intensiveren sozialwissenschaftlichen Einbettung des Themas, vor allem durch eine ausführlichere Behandlung des tschechischen Transformationsprozesses, profitiert. Denn Planung ist nicht nur ein rein technisch-administrativer Politikbereich, sondern ein politischer Prozess (und dabei eine

besonders konfliktträchtige Form von "Governance"), der durch unterschiedliche Interessen und konkurrierende Entwicklungsleitbilder beeinflusst wird. Gerade in einer Zeit, da Planung und Raumordnung einen Paradigmenwechsel und gleichzeitig eine Legitimationskrise erfahren, wäre es interessant zu fragen, inwieweit Raumplanung im Transformationskontext der Tschechische Republik – und unter dem Einfluss neoliberaler Ideologie – als gesamtgesellschaftliche Aufgabe verstanden wird. Eine weitere Frage, die beim Lesen dieses Buches aufkommt, bezieht sich auf die developmentpolitische Rolle der (von der EU sehr geschätzten) grenzübergreifenden Kooperation. Hier wird dokumentiert, wie die Tschechische Republik in zahlreiche mikro-, meso- und makroregionale Kooperationsprojekte eingebunden wird, deren Ziel es ist, eine nachhaltige und räumlich ausgewogene wirtschaftliche Entwicklung zu definieren. Ist diese Kooperation eher eine politisch-strategische Angelegenheit, teilweise von der EU aufgesetzt, oder eine von der Tschechischen Republik ernstgenommene regionalpolitische Strategie? Karina Pallagst begrenzt ihre Betrachtung auf die EU-Initiativen INTERREG und PHARE und macht den Leser dadurch neugierig auf die Grenzen einer "grenzübergreifenden" Entwicklung Mitteleuropas.

James W. Scott

Farwick, Andreas: Segregierte Armut in der Stadt. Ursachen und soziale Folgen der räumlichen Konzentration von Sozialhilfeempfängern. Opladen 2001. 212 S.

In der amerikanischen und europäischen Stadtforschung wird derzeit eine lebhaftige Debatte darüber ausgefochten, ob sich – vor dem Hintergrund von Deindustrialisierung und der Fragmentierung der Gesellschaft – eine neue Qualität der Armut entwickelt hat. Die in dieser Debatte geprägten Konzepte der „New Urban Underclass“ (Wilson 1987) und der „sozialen Ausgrenzung“ (vgl. Kronauer 1997) sind nun auch in Deutschland verwendet worden, um die qualitativ neuen sozialen Folgen der damit verknüpften Armut zu beschreiben. Ein wesentliches Merkmal der Armut ist ihre Konzentration in den Großstädten und dort wiederum in einzelnen Stadtteilen. Die als Dissertation eingereichte Arbeit des Geographen Andreas Farwick nimmt die Diskussion um die Folgen der Armutskonzentration auf und untersucht am Beispiel von Bremen und Bielefeld die Segregation von Sozialhilfeempfängern und die Auswirkungen dieser Segregation auf den Sozialhilfebezug. Nach Farwick nimmt mit der zunehmenden Dauer von Armut die Gefahr der sozialen Isolation zu, Rückzug und Resignation verhindern dann die Reintegration in die Gesellschaft und in den Arbeitsmarkt. Farwick untersucht die Segregation von Armut auf der Basis von Sozialhilfedaten, aus denen demographische Merkmale und die Bezugsdauer als differenzierende Variablen genutzt werden.

Die von Farwick verfolgte Fragestellung ist in jüngerer Zeit von mehreren For-

schern untersucht worden, so zum Beispiel von Friedrichs und Blasius 2000 in ihrer Studie „Leben in benachteiligten Gebieten“ (vgl. Rezension in dieser Ausgabe). Als Faktor, der für die soziale Ausgrenzung verantwortlich ist, wird hier die soziale Umgebung untersucht, das räumliche Milieu, in dem die Betroffenen leben. Der Stadtteil als soziale Umgebung kann dabei entweder als „Ressource der Lebensbewältigung“ (Herlyn et al. 1991) wirken oder als zusätzliche Benachteiligung, die die Chance auf Arbeitsmarktzugang und die Nutzung von Ressourcen einschränkt und damit die soziale Ausgrenzung weiter verstärken kann (vgl. u. a. Häußermann/Kaplan 2000). Farwick versucht daher, zwei Fragen zu beantworten: „Kommt es infolge zunehmender Armut in den Städten zu einer Ausweitung und Verfestigung der räumlichen Konzentration von Armut und auf welche Ursachen ist dies zurückzuführen?“ Und: „Verringert ein von Armut geprägtes Wohnumfeld die Chance, eine Armutslage zu beenden?“ (S. 18)

Farwick kann für seine Studie auf eine einzigartige Datenquelle zugreifen. Ihm stehen die Längsschnittdaten der Bremer und Bielefelder Langzeituntersuchungen zum Sozialhilfebezug (vgl. Leibfried et al. 1995) zur Verfügung, wodurch die Arbeit besonders interessant ist. Die Auswertung dieser Daten meistert Farwick vorbildlich, auch wenn die Untersuchungsschritte nicht immer ganz einfach zu verstehen sind. Mit mehreren multivariaten Datenanalysen werden die gestellten Fragen untersucht und wird den Hypothesen nachgegangen. Um es vorweg zu sagen: Selten habe ich eine methodisch so saubere Arbeit gesehen, die

zudem über gut geschriebene theoretische Teile verfügt. Insgesamt ist es fürwahr eine überaus lesenswerte Arbeit, die immer wieder auf die zentrale Fragestellung Bezug nimmt und zu sehr differenzierten Ergebnissen kommt. Ich möchte dennoch den Versuch unternehmen, nach der Darstellung der Ergebnisse einige Argumentationen und Folgerungen der Studie kritisch zu hinterfragen.

Nach einer knappen Einleitung, in der die Fragestellung erörtert wird, schildert Farwick in Kapitel 2 jene Ansätze, die für die Erklärung der Segregation in Frage kommen. Neben den klassischen Modellen der Chicagoer Schule und der neo-liberalen Ökonomie referiert er auch verhaltens-theoretische, institutionelle und politökonomische Ansätze, die die Verteilung der Bevölkerung im Raum beschreiben und erklären. Letztendlich entscheidet sich Farwick für eine Synthese angebots- und nachfrageorientierter Ansätze, die er in einen handlungstheoretischen Forschungsrahmen integriert. Er beschließt das Kapitel mit einer Auflistung von Wohnungsbeständen, in welche arme Bevölkerungsgruppen Zugang finden können. Dies sind v. a. die öffentlich geförderten Wohnungen, die eine Belegungsbindung aufweisen. Das Kapitel ist knapp gehalten und bietet einen guten Überblick über die theoretischen Erklärungen der Segregation. Allerdings thematisiert es nicht, welchen Einfluss die Zunahme von Armut in der Stadt auf die Segregation hat und wie neue Muster der Segregation theoretisch hergeleitet werden können. Die Erklärungsansätze zur Segregation sind denn auch überwiegend statisch und können die Veränderung von räumli-

chen Mustern nicht fassen. Der handlungstheoretische Rahmen, der im Theoriekapitel entwickelt wird, wird empirisch nicht umgesetzt. Dominant sind nach Farwick die Angebotsstrukturen im Wohnungsbestand und der Zugang zu Sozialwohnungen. Die handlungsrelevanten Merkmale der Nachfrageseite werden auf die geringen Geldressourcen und beschränkten Informationsquellen armer Haushalte reduziert. Die Reduktion auf die Angebotsseite mag legitim sein bei der Betrachtung von Wohnungsmärkten mit Nachfrageüberhängen und Wohnungsnot. Gleichwohl haben auch hier einkommensstärkere Haushalte mehr Entscheidungsmöglichkeiten und bestimmen durch Fortzug und Verdrängung entscheidend die Segregation der armen Haushalte. Der handlungstheoretische Ansatz entfaltet seine Stärke aber vor allem unter der Bedingung von Wohnungsmärkten mit Angebotsüberhängen.

Im dritten Kapitel analysiert Farwick die Segregation von Sozialhilfeempfängern in Bremen und Bielefeld. Er stellt fest, dass in beiden Städten der Anteil von Sozialhilfeempfängern in den 1980er und 1990er Jahren angestiegen ist und die Zahl von „Armutsgebieten“ zugenommen hat. Während es sich in Bremen vor allem um Neubaugebiete des sozialen Wohnungsbaus handelt, liegen viele der „Armutsgebiete“ in Bielefeld in den Altbaubereichen und stellen traditionelle Arbeiterwohngebiete dar. Farwick stellt nun die These auf, dass die räumliche Konzentration von armen Bevölkerungsgruppen in den 1960er und 70er Jahren angelegt wurde und in diesen Gebieten seitdem die Sozialhilfedichten am

stärksten gestiegen seien. In den Großsiedlungen ist die hohe Sozialhilfedichte Ergebnis der Zuweisung von Aussiedlern, Ausländern, unvollständigen und ökonomisch schwachen Familien, ehemaligen Obdachlosen und Sozialhilfeempfängern (S. 75).

Anzumerken bleibt, dass Farwick als „Armutsgebiete“ jene Stadtteile bezeichnet, die eine weit überdurchschnittliche Sozialhilfedichte aufweisen (durch eine Standardabweichung über dem Durchschnitt gekennzeichnet). Damit ergeben sich für Bielefeld und Bremen unterschiedliche Sozialhilfedichten für die Benennung von „Armutsgebieten“. Anders gesagt: Was in Bielefeld ein Armutsgebiet ist, wäre es in Bremen noch lange nicht. Die Frage ist also, ob dies die unterschiedliche Gebietskulisse in den beiden Städten erklärt, weil es vielleicht in Bielefeld gar kein Armutsgebiet gibt. Anscheinend hat die selektive Zuweisung von Problemgruppen in die Großsiedlungen und die massive Vernichtung von günstigen, weil unmodernisierten Altbauwohnungen – wie sie Farwick für seine Erklärung anführt – in Bielefeld nicht in gleicher Weise stattgefunden, so dass der damit verbundene Konzentrationsprozess von Sozialhilfebeziehern nur in Bremen, nicht aber in Bielefeld stattgefunden hat. Dies spricht dafür, dass Quantität von konzentrierter Armut und räumliche Persistenz wahrscheinlich eng zusammenhängen und für jede Stadt getrennt analysiert werden müssten.

Im weiteren fragt der Autor dann, wodurch der überproportionale Anstieg der Sozialhilfedichte in den „Armutsgebieten“ zustande kommt. Hierfür lassen sich nach

Farwick vier Erklärungen als Hypothesen formulieren: a) durch den Zuzug von Sozialhilfeempfängern; b) durch den überproportionalen Anstieg von Sozialhilfeempfängern unter den ansässigen Bewohnern; c) durch die Zuweisung von Aussiedlern und Asylbewerbern oder d) durch die Kumulation von Armutbevölkerung durch die überproportionale Dauer des Sozialhilfebezugs. Im Ergebnis formuliert Farwick: „Die verstärkte Verarmung der Bevölkerung in bestimmten Teilgebieten der Städte Bremen und Bielefeld und die daraus erhöhte Konzentration von Armut ist demnach als die Folge einer verschärften, dem Verarmungsprozeß vorgelagerten Segregation von Armut bedrohter sozialer Schichten und Risikogruppen zu werten“ (S. 106). Er wendet sich damit gegen die These, dass die zunehmende Verarmung auf den Zuzug armer Bevölkerungsgruppen zurückzuführen ist. Nachweisen kann er allerdings lediglich, dass Sozialhilfebezieher nicht überproportional bzw. „einseitig“ in die von ihm konzipierten „Armutgebiete“ zuziehen. Dies hängt allerdings damit zusammen, dass Sozialhilfeempfänger sich einen Umzug oft gar nicht leisten können und sie eine Wohnwertverbesserung nicht vom Sozialamt bezahlt bekommen, wohl aber eine Mieterhöhung in der bestehenden Wohnung. Wesentlich plausibler ist dagegen, dass in die „Armutgebiete“ soziale Gruppen zuziehen, deren Arbeitsmarktsituation prekär ist und die zu einem späteren Zeitpunkt durch eine Verschlechterung ihrer sozialen Lage zu Sozialhilfeempfängern werden. Diese Art des Zuzugs wird bei Farwick durch die eng gefasste Definition von Armut als Sozialhilfebezug allerdings

nicht berücksichtigt. Er würde in diesem Fall – und dies ist ja auch seine These – die überproportionale Verarmung der ansässigen Bevölkerung feststellen und von einer Persistenz sozialräumlicher Strukturen ausgehen, wie er sie bereits im theoretischen Teil konzipiert hat. Mit seinem Untersuchungsdesign kann er die Gegenthese also gar nicht widerlegen.

Mit der oben angeführten These hat Farwick die erste seiner beiden Fragen beantwortet: Infolge zunehmender Armut in den Städten kommt es zu einer Ausweitung und Verfestigung der räumlichen Konzentration von Armut. Dies ist darauf zurückzuführen, dass dort bereits eine von Armut bedrohte Bevölkerung ansässig ist (genauer müsste man sagen: ansässig oder zugezogen ist). Die zweite Frage aber widmet sich den Effekten des Quartiers auf die von Armut betroffene Bevölkerung. Dieser geht Farwick im fünften Kapitel nach. Er untersucht hier, ob die Konzentration von Armut einen Einfluß auf die Dauer der Armut, gemessen am Sozialhilfebezug, hat. Tatsächlich kann er beweisen, dass in Gebieten mit einer hohen Sozialhilfedichte die Bezieher auch eine längere Verweildauer in der Sozialhilfe aufweisen. Das Überraschende an diesem Befund ist vor allem, dass dies für alle Altersgruppen, für alle Haushaltstypen, für Männer, Frauen, Ausländer, Deutsche gleichermaßen gilt. Es handelt sich also nicht um einen Befund, der als indirekter Effekt der Konzentration einer bestimmten Armutgruppe zustande kommt – zumindest kann diese Gruppe nicht auf der Basis der angeführten demographischen Merkmale gefasst werden. „Die höhere Verweildauer (in der Sozialhilfe; Anm. AK) der

Haushalte in den Armutsgebieten bzw. Armutsinseln deutet auf eine mehrdimensionale Benachteiligung der Armutsbevölkerung hin, zu der möglicherweise auch ein Effekt des Wohnumfelds zu rechnen ist“ (S. 133). Dies ist sicherlich der wichtigste Befund der Studie, der in dieser Form bisher nicht belegt war, auch wenn Farwick in der Formulierung seiner These sehr vorsichtig ist. Er schränkt zudem ein, dass die längere Verweildauer in der Sozialhilfe in Bielefeld nur sehr kleinräumig gegeben ist (S. 141f). Leider geht er an dieser Stelle nicht darauf ein, warum dies so ist und wie die Unterschiede zwischen Bremen und Bielefeld zu erklären sind.

Statt dessen thematisiert Farwick im nächsten Kapitel sehr allgemein, wie der negative Einfluß von Armutskonzentrationen auf die betroffene Bevölkerungsgruppe in den Gebieten erklärt werden kann. Hierfür greift er auf geographische und stadtsoziologische Studien zurück, die den Zusammenhang von Raum und Handeln untersucht haben. Er thematisiert die sozialen Beziehungen im Quartier, die Infrastrukturausstattung wie auch die symbolische Bedeutung des Quartiers und stellt die Einflussfaktoren im Armutsgebiet in einem Diagramm (S. 151) knapp und überzeugend dar. Als Ergebnis formuliert Farwick, dass nicht fehlende Kontakte und unzureichende soziale Ausstattung, sondern Stigmatisierung und die Etablierung abweichender Verhaltensweisen die längere Verweildauer im Sozialhilfebezug erklären (S. 171). Nun überrascht an dieser Stelle, warum die umfangreich dargestellte und gut rezipierte theoretische Literatur zu Armut und den Folgen von Armutskonzen-

trationen so spät, also nach den umfangreichen und einzigartigen Datenanalysen präsentiert wird, ohne das bis zu diesem Punkt gewonnene empirische Material mit den Ergebnissen der Studien zu kontrastieren und zu diskutieren. Es erstaunt insbesondere, dass – vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Ergebnisse für die Städte Bremen und Bielefeld – die empirischen Studien anderer Forscher nicht auf die Rahmenbedingungen in den von Ihnen untersuchten Städten und die von Ihnen verwendete Methode hin befragt werden. Es stellt sich nämlich die Frage, wie vergleichbar die Ergebnisse verschiedener Studien zum Einfluß von Armutskonzentration auf die Dauer des Sozialhilfebezugs sind, wie ja auch schon die von Farwick selbst durchgeführte Untersuchung für Bielefeld und Bremen ganz unterschiedliche Ergebnisse präsentieren kann.

Dies macht auf ein ganz wesentliches Manko der bisherigen Forschung über die Armutskonzentrationen aufmerksam: Es fehlt an vergleichenden und vergleichbaren Untersuchungen. Je nach Forschungsperspektive und Gewichtung einzelner Elemente kommen die bisher durchgeführten Untersuchungen aber zu unterschiedlichen Ergebnissen, auch wenn sich immer stärker ein gemeinsamer Kanon herausbildet, der nicht mehr hinterfragt wird. Lösbar ist dieses Problem nur durch vergleichende Untersuchungen und die Thematisierung von Unterschieden in den Befunden, nicht nur von Gemeinsamkeiten. Die theoretische Diskussion würde davon profitieren, diese Unterschiede erklären und die daraus entwickelten Thesen dann auch empirisch prüfen zu müssen. Aber dies wird sicherlich



eine noch zu schreibende Dissertation bald leisten.

## Literatur

- Friedrichs, Jürgen, Jörg Blasius 2000: *Leben in benachteiligten Wohngebieten*. Opladen.
- Häußermann, Hartmut und Kapphan, Andreas 2000: *Berlin: von der geteilten zur gespaltenen Stadt? Sozialräumlicher Wandel seit 1990*. Opladen.
- Herlyn, Ulfert, Ulrich Lakemann, Barbara Lettko 1991: *Armut und Milieu. Benachteiligte Bewohner in großstädtischen Quartieren*. Basel usw.
- Kronauer, Martin 1997: „Soziale Ausgrenzung“ und „Underclass“: Über neue Formen der gesellschaftlichen Spaltung. In: *Leviathan*, Jg. 25, H. 1, S. 28-49.
- Leibfried, Stefan et al. 1995: *Zeit der Armut. Lebensläufe im Sozialstaat*. Frankfurt/M.
- Wilson, William J. 1987: *The Truly Disadvantaged, the Inner City, the Underclass, and Public Policy*. Chicago.

Andreas Kapphan

Johannes Wirths: *Über Theorie. Probleme in der jüngeren deutschsprachigen Humangeographie*. Kassel 2001 (*Urbs et Regio*, Bd. 72). 361 S.

Das Buch erstmals in der Hand, lässt mich die Umschlaggestaltung nicht den offiziellen Titel, sondern „Geographie als Sozialwissenschaft!“ als Titel lesen. Damit wäre dann jedenfalls auch die Klammer benannt, die verschiedene Probleme mit und in der jüngeren deutschsprachigen Humangeographie zu einer diskursiv handhabbaren Einheit zusammenzieht. Wirths nimmt sich damit in der Tat die zentrale methodologische Kontroverse der letzten zwei Jahrzehnte vor. Für ihn stellen sich die Probleme der Geographie vor allem als Aspekte ihrer unvollständigen oder un abgeschlossenen Versozialwissenschaftlichung dar.

Wenn jedoch eine neue Sozialgeographie nicht so ohne weiteres zu haben sei, was könnte sie dann wenigsten bedeuten? „Wie kann die gegenwärtige, sich als sozial(wissenschaftlich)e Regionalforschung beziehungsweise als regionale Sozialforschung begreifende – spätere und zukünftige – diskursive Praxis der Geographie angemessen beschrieben, die unübersichtliche schwierige Situation aufgeklärt werden?“ (19) Auf diese Fragen, sofern sie die deutschsprachige Geographie berühren, will Wirths eine Antwort geben, nicht indem er Theorieprobleme löst, sondern indem er eine Perspektive entwickelt, die davon absieht, über Theorien zu urteilen. „Vielmehr sollen die verschiedene gegenwärtigen Theorieprobleme, -entwürfe und

-praktiken überhaupt erst einmal in den Blick genommen und zueinander in Beziehung gesetzt werden.“ (19) Er scheint damit seinen Beitrag als eine Art Orientierungsarbeit zu verstehen, eine Arbeit, die indirekt dem kritisch-konstruktiven Umgang mit Theorie und letztlich auch entsprechenden Entscheidungen zugute kommen soll.

Seinem postmodernistischen Credo folgend, enthält sich Wirths linear-historischer Darstellungen und arbeitet auch nicht mit der Fiktion einer sich quasi notwendig und fortlaufend weiterentwickelnden Argumentationslinie. Er möchte vielmehr „den Blick des interessierten Lesers fokussieren“ und eine Perspektive anbieten, die sich der Beurteilung einzelner Theorieangebote enthält – eine Metageographie (27). Durch Reflexion der Theorie soll der mit den Stichworten Disziplin, Diskurs und Denkstil ange deutete Problemraum in seinen verschiedenen Dimensionen ausgeleuchtet und dadurch eine umfassende Kontexturierung der Theoriefrage ermöglicht werden (36f). Wirths begreift dabei „die verschiedenen, teilweise divergierenden Theorieprogramme, -einstellungen und -praxen als Ausdruck einer, sich bedingt wandelnden spezifischen Konstellation (...). Dies bedeutet, daß weder eine neue Theorieposition zu begründen, noch eine bestehende zu vertreten ist. Vielmehr muß das geographische Theoriefeld in Ansätzen erst einmal entwickelt werden. Es sind die Voraussetzungen und Grundlagen desselben zu bestimmen, um dann, bestehende Geographiekonstrukte einordnend, Möglichkeiten der Theorieproduktion überhaupt erst aufweisen und einschätzen zu können.“ (37)

Wirths erachtet den Essay als für sein Vorhaben angemessene Darstellungsform und bezeichnet Stil und Struktur seiner Texte selbst als fragmentarisch, mehrfachperspektivisch und ohne starken Anspruch auf Objektivität. Sie wollen etwas zeigen, nicht unbedingt beweisen (39). Diese Darstellungsoption führt ihn zu einem einleitenden Kapitel und vier unterschiedlich strukturierten Textteilen.

Im ersten Teil werden jene Ansätze aus den 80er Jahren referiert, die versuchten, eine postmoderne Geographie zu etablieren. Teil zwei befasst sich mit dem Verhältnis von Geographie und Theorie, und zwar unter dem Gesichtspunkt der diskursleitenden Metapher des Theoriedefizits und ihrer Variationen. Im Gegensatz zum ersten Teil, behandelt Teil drei Ansätze, die nicht eine Postmoderne Geographie, sondern eine Geographie unter postmodernen Bedingungen anstreben. Es geht schwer gewichtig um das Selbstverständnis der Geographie in den 90er Jahren und um ihre neuen Bezugspunkte (Ökologie, das Politische, regionale Entwicklung, kulturelle Pluralität etc.). Der Vierte und letzte Teil liefert in Form einer Theorie des Diskurses eine Methodologie für diesen Metadiskurs nach. Er ist als Assemblage aus Zitaten konzipiert, und Wirths tritt nur noch als Arrangeur in Erscheinung.

Insgesamt bezieht sich Wirths, so weit ich das beurteilen kann, auf alle konzeptionellen Beiträge innerhalb der deutschsprachigen Geographie, die eine gewisse Resonanz erfahren haben. Damit löst er sein Ziel, eine Landschaft der Theorien zu skizzieren, ein. Seine Auseinandersetzung geht jedoch nie so weit, Kern-Konzepte einzel-

ner Perspektiven zu rekonstruieren. Wer also beispielsweise Eisel, Hasse, Reichert oder Werlen nicht zumindest ansatzweise kennt, wird sich bei der Lektüre von Wirths nur eine blasse Vorstellung machen können. Mit dieser Distanz zu den theoretischen Konzepten, ihren internen Logiken und kritisch-konstruktiven Argumentationslinien verliert Wirths' Metageographie leider auch den Boden unter den Füßen: Die methodologischen Probleme, die mit bestimmten Ansätzen und Perspektiven verbunden sind, werden nicht nur nicht beurteilt, sondern erst gar nicht angesprochen! Die Frage beispielsweise, ob sich eine räumlich oder regionalistisch definierende Disziplin zugleich als Sozialwissenschaft verstehen kann, wird zwar als Problem angedeutet; welche Antworten darauf aus verschiedenen Perspektiven gegeben wurden und auf welchen Annahmen und Argumentationen sie beruhen, bleibt jedoch im Dunkel.

Auch wenn die einzelnen Zugänge, die einzelnen Überlegungen und Darstellungen von „Problemen“ meiner Ansicht nach treffend und interessant sind, auch wenn ich der Arbeit gerne einen hohen Stand von Fachwissen und einen hohen Reflexionsgrad zubillige, komme ich doch zum Schluss, dass der Autor an seinem Bestreben, eine postmoderne Perspektive durchzuziehen, gescheitert ist. Er hat meiner Ansicht nach postmoderne Literatur wie ein Kochbuch gelesen und gleichsam ein Gericht zubereitet, dessen Nährwert jenseits von Nouvelle Cuisine anzusedeln ist, während er zugleich die Probleme der Geographie über weite Strecken als (theoretische) Magersucht beschreibt. Dass Sozialwissenschaft nur noch als eine Form von

Kommentar auf andere Kommunikationen begriffen werden kann, bedeutet nämlich nicht notwendigerweise, dass jeder „Kommentar“ einen wissenschaftlich gehaltvollen Text darstellt. Eine Metatheorie, die zur Lösung oder zumindest Transformation von Problemen nicht direkt beiträgt, weil sie sich der Probleme nicht mehr rekonstruktiv annimmt, ist zwar noch ein Kommentar, aber eben keine Metatheorie mehr, weil theoretisch nichts sagend, anschlusslos.

Solches kann mit Postmoderne kaum gemeint sein und widerspricht eigentlich auch Wirths' Absicht, Beiträge zur Orientierung in der Debatte zu leisten! Dass er sich durch postmodernistische Spielereien den Zugang zur Ebene der Verhandlung der von ihm lokalisierten und kontextualisierten Probleme verbaut und daher auch nur eine schwache Verbindung mit seinem Publikum aufnehmen kann, ist jammer-schade. Denn auch wenn mich sein Buch theoretisch nicht weiterführen konnte, hat es mir doch gezeigt, dass es von einem klugen und originellen Kopf verfasst wurde. Ich bin gespannt auf sein nächstes Werk!

Wolfgang Zierhofer

Gestring, Norbert u. a. (Hg.): *Jahrbuch StadtRegion*. Schwerpunkt: Einwanderungsstadt. Opladen 2001. 264 S.

Das Jahrbuch *StadtRegion* ist etwas Neues. Zum ersten Mal 2001 erschienen, hat es den Anspruch, den Wissenstransfer und Austausch zwischen Forschung und Praxis im Bereich der stadt-

und regionalspezifischen Themen zu befördern. Das Jahrbuch ist ein interdisziplinäres Forum, das von fünf Stadtsoziolog(inn)en bereitgestellt und herausgegeben wird. Neben einem „Schwerpunkt“ bietet es eine Rubrik „Analysen und Kommentare“, Rezensionen sowie „Dokumentationen und Statistik“. Am ersten Band haben Vertreter vieler Fachrichtungen mitgewirkt, was sicher an der hohen Aktualität des Themas liegt.

Besonders erfreulich sind die Rezensionen, die einen angenehmen Service für den interessierten Leser darstellen, sowie die Rubrik „Dokumentation und Statistik“. Werner Petrowsky hat hier einen Überblick über die amtliche Statistik zusammengestellt, in der er sowohl die Erhebungsbasis wie auch die Aussagekraft der Quellen thematisiert, daneben aber auch eine Fülle von Daten für Städte über 100.000 Einwohnern systematisch gesammelt hat. Jörg Pohlan entwickelt in dieser Rubrik ein Monitoring der Städte und Regionen, in dem er weitere Daten zur Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung, zu Finanzen, Wirtschaft und Beschäftigung dokumentiert und kommentiert. Von den Beiträgen in der Rubrik „Analysen und Kommentare“ widmen sich zwei dem Schwerpunktthema Zuwanderung, welche unten kurz besprochen werden. Die anderen Beiträge – von Paolo Perulli über den Aufstieg und Niedergang der „Partei der Bürgermeister“ in Italien sowie von Uwe-Jens Walther über die Entstehung, die Aufgaben sowie die ambivalente Zielsetzung des Bund-Länder Programms „Soziale Stadt“ – möchte ich im Folgenden nicht besprechen, sondern mich dem „Schwerpunkt“ des Jahrbuchs widmen.

Der erste Beitrag von Rosemarie Sackmann diskutiert die Möglichkeiten und Grenzen kommunaler Integrationspolitik gegenüber Zuwanderern und greift hiermit ein hochaktuelles und spannendes Thema auf. Sackmann skizziert als kommunale Integrationsmaßnahmen die Beschäftigungsförderung, die Wohnraumversorgung, die Quartierserneuerung als sozialpolitische Strategie, die Unterstützung der Selbstorganisation wie auch die Beauftragung kommunaler Ausländerbeauftragter. Sie bilanziert, dass die kommunale Integrationspolitik nach wie vor in hohem Maße von der nationalen Politik abhängig sei, doch hätten die Kommunen „ein großes Gestaltungspotential innerhalb eines gegebenen Modells, wenn sie die entsprechenden Ressourcen haben“ (S. 30f.). Da sie über diese Ressourcen in der Regel aber nicht verfügen, bedarf es nach Sackmann staatlicher Programme zur finanziellen Förderung kommunaler Integrationspolitiken. Für diese sei eine klare Zielformulierung notwendig, da ansonsten die Gefahr bestehe, dass aufgrund des breiten Spektrums, welches die Integrationspolitik notwendigerweise abdecken muss, diese unübersichtlich und wenig koordiniert bleibe. Der Beitrag gibt einen guten Überblick über das Feld kommunaler Integrationspolitik und greift aktuelle Betätigungsfelder und Diskussionen auf. Jedoch bleiben die Thesen von Sackmann recht vage, da sie das breite Spektrum des Themas auflistet, sich jedoch selbst nicht für eine Fragestellung entscheiden kann. An einigen Stellen hätte man sich gewünscht, Ergebnisse einer detaillierteren Untersuchungen zur Stadtpolitik präsentiert zu bekommen, die beispielhaft die

Veränderungen und Probleme einer kommunalen Integrationspolitik skizzieren.

Die beispielhafte Analyse städtischer Integrationspolitik leistet Viktoria Waltz, die in ihrem Beitrag in der Rubrik „Analysen und Kommentare“ die best practice-Beispiele aus Nordrhein-Westfalen zur Integration von Zuwanderern an drei Fällen erläutert. In Solingen wurde nach den Brandanschlägen ein „Ausschuss für Zuwanderung und Integration“ gegründet, der ein Leitbild und ein Konzept mit mehreren Projekten erarbeitet. In Essen wurde ebenfalls ein Leitbild entwickelt und ein partizipativer Planungsprozess in Gang gesetzt, an dem neben einer Fülle von Behörden auch einige „mit Migrationsfragen befasste Vereine“ (S. 126) und der Ausländerbeirat beteiligt wurden. Zu Marxloh listet die Autorin vor allem die umfassenden Maßnahmenkataloge und Aktivitäten auf, die aufgrund der „sich hochschaukelnden interkulturellen Konkurrenzen und Konflikte“ im Rahmen des Programms „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“ ergriffen wurden. Der „äußere Augenschein“ zeige, dass sich der Stadtteil positiv verändert hat, auch wenn „nicht alle Aktivitäten ... (...) als gelungen bezeichnet werden (können)“ (S. 124). Die Gründe hierfür lägen jedoch – und hier stimmen Waltz und Sackmann überein – überwiegend außerhalb der kommunalen Verantwortung, daher seien dies gute Beispiele für eine kommunale Integrationspolitik. Das von Waltz empfohlene konzeptionelle Leitbild für die lokale Migrationspolitik „mit ausgewiesenen lang- und mittelfristigen (Qualitäts-)Zielen, konkreten Maßnahmen und Umsetzungskontrollen“ und vermehrten Beteiligungs-

instanzen bleibt jedoch wenig fassbar. Vielleicht liegt es daran, dass nicht klar wird, aufgrund welcher Kriterien sie die genannten best practice-Beispiele ausgewählt hat und welche besondere Qualität sie im Vergleich zu anderen und weniger erfolgreichen Projekten haben. Deutlich wird, dass Zuwanderung und politische Partizipation noch ein neues und wenig erforschtes Gebiet sind, in welchem die Wissenschaftler noch dabei sind, die Fülle an Informationen zu sammeln und zu ordnen. Dabei stellt es ganz sicher ein lohnendes Thema der Sozialwissenschaften dar.

Einem „alten“ Thema der Stadtforschung widmet sich Felicitas Hillmann, die in ihrem theoretisch fundierten und gut zu lesenden Beitrag die ethnischen Ökonomien untersucht. Ihre Fragestellung ist, ob diese eine Chance für die Städte und ihre Migrant(inn)en darstellen. Sie referiert eingangs die Entstehung von ethnisch segmentierten Arbeitsmärkten in den Großstädten, die durch Informalisierung, Internationalisierung und Ethnisierung geprägt seien. Durch die rückläufige Integration von Zuwanderern in die formellen Arbeitsmärkte erlebt das ethnische Gewerbe ein neuerliches Wachstum und erfährt zunehmende Beachtung. Am Beispiel von Berlin zeigt Hillmann dann, dass die Zunahme des ethnischen Unternehmertums und die hohe Arbeitslosigkeit unter Zuwanderern in den 1990er Jahren zeitgleich stattfindet. Dies läßt zwei Erklärungsmöglichkeiten für das ethnische Gewerbe zu: als letzte ökonomische Überlebensstrategie oder als Sprungbrett der Integration auf der Basis gestiegener ökonomischer Chancen. Beide Deutungsmuster lassen sich nach Hillmann bei

den Gewerbeaktivitäten der türkischen Unternehmen belegen. Denn neben einem starken Anstieg von türkischen Unternehmen, der vom türkischen Unternehmerbund Berlin-Brandenburg – und im übrigen auch von den meisten Forschungen zum ethnischen Gewerbe in Deutschland – als Erfolgsgeschichte verkauft wird, führen Konkurrenz, Preisdruck und nachlassende Kaufkraft in den verarmten Bezirken mit hohem Ausländeranteil zur Geschäftsaufgabe vieler Unternehmen. Dass sich diese überwiegend in Dienstleistungsbereichen finden lassen, die nur geringe Qualifikationsanforderungen voraussetzen (z. B. Zeitungskioske, Bäckereien und Imbissläden), ist ein Hinweis auf relativ geringe Ressourcen des türkischen Gewerbes. Als eine besondere Variante führt Hillmann die türkischen Unternehmen an, die von Frauen geführt werden. Sie können zwar in geringerem Maße von der unbezahlten Mitarbeit von Familienangehörigen Gebrauch machen, seien aber auch nicht von dieser abhängig. Auch definieren sie sich nicht als Teil der „ethnischen Gemeinde“, sondern grenzen sich bewusst ab. Ob die ethnischen Ökonomien eine Chance für die Städte und ihre Migrant(inn)en darstellen, kann Hillmann nicht abschließend beantworten. Eigentlich müsste man – so die Autorin im Fazit – ganz anders an das Thema herangehen: Die städtischen Kontexte müssten empirisch einbezogen und mit einer geschlechtsspezifischen Herangehensweise gekoppelt werden. Leider geht sie nicht darauf ein, welchen neuen Erkenntnisgewinn eine solche Perspektive erlauben würde, sondern konstatiert hier lediglich ein Forschungsdesiderat.

Die räumliche Segregation von Zuwanderern stellt ein weiteres traditionelles Thema der Stadtforschung dar. Andreas Pott kritisiert in seinem Beitrag „Der räumliche Blick“ das Modell des „Behälterraumes“, der die Forschung zur Segregation von Migranten bestimmt und seiner Ansicht nach zu Fehlschlüssen führt. Die gesellschaftliche Konstruktion des Raumes werde nicht hinterfragt, ein fixierter, physisch-materieller Raum diene den Segregationsanalysen als Grundlage ihrer Forschung. Anstatt die sozialen Mechanismen, die sich aufgrund räumlicher Ungleichheiten entwickeln, zu thematisieren, „(fixiert) die Operationalisierung des Raumbezugs ... durch die Analyse von Wohnstandorten (...) also die Migranten und mit ihnen auch sozialstrukturelle Merkmale und soziale Bedeutungen in unzulässig einseitiger Weise auf erdoberflächlich markierbare Stellen oder Ausschnitte im Raumbehälter“ (S. 63). Das Ergebnis sei, dass segregierte Stadtviertel als ethnisch-sozialräumliche Schraubstöcke entwickelt werden, als Teufelskreis der Ausgrenzung, als Ghetto und Parallelgesellschaft. In dieser Sicht werden nicht nur Schul-, Arbeits-, Einkaufs- und Urlaubsorte vernachlässigt, sondern wird auch der Vorstellung Vorschub geleistet, räumliche Dispersion würde Integration bedeuten (S. 68). Dagegen konzipiert Pott, die unterschiedlichen Bedeutungen zu erfassen, die die Bewohner den Orten zusprechen, und die Chancen, die sie in ihnen entwickeln können (S. 69ff.). Migranten sollten nicht als Mitglieder eines Raumes, sondern als Teil der Gesellschaft betrachtet werden. Schließlich dürfe die soziale Heterogenität und Dynamik innerhalb von

Stadträumen nicht aus den Augen verloren werden. Der stadtsoziologischen Segregationsforschung unterstellt Pott denn auch eine „vorherrschende Problemorientierung“, die Eingliederungsleistungen, Erfolge und Potentiale nur unzureichend berücksichtige. Der Beitrag von Pott ist ein wissenschaftlicher Essay in dem Sinn, dass er eine klare These verfolgt und zur Diskussion anregt. Die deutsche Segregationsforschung wird dabei allerdings wenig differenziert behandelt. Eine kritische Analyse der zentralen Befunde, welche die Segregationsforschung erarbeitet hat, fehlt dem Beitrag leider.

Zum Teil kann diese Lücke von dem kurzen Beitrag von Hartmut Häußermann und Walter Siebel gefüllt werden, die auf vier Seiten eine Kurzfassung eines Gutachtens für die Zuwanderungskommission zu Segregation und Integration geben. Der Beitrag steht unter den „Analysen und Kommentaren“ an späterer Stelle im Jahrbuch. Häußermann und Siebel stellen dar, dass die „ethnische Segregation“ nicht per se ein Problem darstelle, wie dies bei der sozialen Segregation der Fall sei. Da sich in der Realität jedoch ethnische und soziale Segregation überlagerten, sei es nicht verwunderlich, dass es oftmals zu Konflikten zwischen deutscher Unterschicht und mittellosen Zuwanderern in unfreiwilliger Nachbarschaft komme. Nicht das Zusammenleben unterschiedlicher Gruppen und ihre Kontakthäufigkeit seien also das Problem, sondern die Bedingungen, unter denen sie zustande kommen (S. 135). Sie folgern daraus, dass eine freiwillige Segregation nicht behindert werden solle und sowohl eine (ethnische) Selbst-

organisation wie auch eine interkulturelle Organisation unterstützt werden müsse. Die soziale Segregation solle jedoch – aufgrund der negativen Folgen für die Bewohner von ausgegrenzten Quartieren – bekämpft werden (S. 136).

Vor dem Hintergrund der starken Segregation von Zuwanderern in einzelnen Gebieten und auch Schultypen formuliert Georg Auernheimer als letzten Beitrag zum Leitthema „Anforderungen an die Schule im Stadtteil“. Für die Integration der Zuwandererkinder seien die bildungspolitischen Rahmenbedingungen in der Bundesrepublik ungünstig, da die kurze Grundschulzeit und das mehrgliedrige Schulsystem eine vergleichsweise frühe Schullaufbahnentscheidung erzwingen. Dies führt bei Migrant\*innen aufgrund von Anfangsschwierigkeiten in der Unterrichtssprache oftmals zu einer Entscheidung bzw. Empfehlung für die Hauptschule. Das Sonderschulsystem begünstige weitere Segregationstendenzen, da Zuwanderer überproportional auf diesen Schultyp abgeschoben werden. Die Chancen auf einen Ausbildungs- oder Arbeitsplatz fallen damit deutlich schlechter aus. Insgesamt ist die Verteilung von Ausländerkindern auf die unterschiedlichen Schultypen allerdings ähnlich wie jene von deutschen Arbeiterkindern (S. 80). Als besonders problematisch stuft Auernheimer die Vormittagschule ein, da speziell für interkulturelles Lernen Nachmittagsangebote wichtig seien, in denen sich zusätzliche Kooperationszwänge und Begegnungsmöglichkeiten ergeben, Differenzen sichtbar und Konflikte besser bearbeitbar werden (S. 79). Das Plädoyer von Auernheimer gilt einer Schul-

philosophie, die interkulturelles Lernen als Leitdimension festschreibt, die Schule gegenüber dem Stadtteil öffnet und eine lokale Vernetzung anstrebt. Dazu nennt er zum Beispiel das Angebot von Deutschunterricht für Mütter in den Schulen. Zu den neuen Anforderungen an die Schule gehören auch konfliktregulierende Instanzen in der Schule, die vermeintlich interkulturelle Konflikte zwischen Schülern besprechen und den Umgang zwischen Lehrern und Schülern überprüfen, damit sich kein „heimlicher Lehrplan“ der Diskriminierung einschleicht.

Die hier skizzierten Beiträge zeigen, dass sich eine Lektüre des Jahrbuch StadtRegion 2001 wirklich lohnt. Für Praktiker und Studierende bietet das Jahrbuch umfassende Informationen und eine Aufarbeitung des aktuellen Wissensstandes, auch dank der Beiträge von Petrowsky, Pohlen und Walther, die hier nicht besprochen wurden. Ein wenig mehr Diskussion und gegensätzliche Thesen hätten dem Schwerpunkt sicherlich nicht geschadet; so gesehen ragt der Essay von Pott unter den anderen Beiträgen heraus. Sehr erfreulich ist die große Aktualität des Jahrbuchs. Man kann daher gespannt sein, wie sich das Jahrbuch StadtRegion weiter entwickelt und welche Schwerpunkte in Zukunft aufgegriffen werden.

Andreas Kapphan