SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Versuch zur Definition einiger Elemente eines sozioökonomischen Modells

Lutz, Burkart

Preprint / Preprint
Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V. - ISF München

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Lutz, B. (1967). Versuch zur Definition einiger Elemente eines sozioökonomischen Modells. In E. Salin (Hrsg.), *Polis und Regio: Von d. Stadt- z. Regionalplanung. Frankfurter Gespräch d. List-Ges., 8. - 10. Mai 1967. Protokolle, Gutachten, Materialien* (S. 1-17)Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V. ISF München. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-246834

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.
Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:
This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.
By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

gesis Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Als Manuskript gedruckt

BURKART LUTZ

VERSUCH ZUR DEFINITION EINIGER ELEMENTE EINES SOZIO-OEKONOMISCHEN MODELLS

Vorbemerkungen

Der spezifische Charakter grosstädtischer Sozial- und Wirtschaftsstruktur war und ist - an sich und in seiner Wirkung auf bzw. seiner Wiederspiegelung durch städtebauliche Strukturen - Gegenstand vielfältiger Analysen mit stark variierender Qualität.

Für eine heute immer noch mächtige konservative Denkrichtung ist der scheinbar unaufhaltsame Verstädterungsprozess, d.h. die Konzentration immer grösserer Bevölkerungsteile in ständig wachsenden grosstädtischen Ballungszentren, eine der schlimmsten Krankheiten der modernen Zeit, die einerseits zur Vermassung der Städter, andererseits zur Verödung, sozialen Versteppung und Ausblutung des flachen Landes führe.[1)]

Soziographie, Sozialökologie und Sozialgeographie haben in oft mühevoller Arbeit mehr oder minder wichtige Einzelaspekte der Sozial- und Wirtschaftsstrukturen von Städten beschrieben und klassifiziert.

Die Nationalökonomie ist bestrebt, anhand von makro-ökonomischen Entwicklungsmodellen spezifische Standortvorteile und -nachteile, Wachstumschancen und Wachstumshemmnisse aus den vorgefundenen Wirtschaftsstrukturen und ihrer neueren Entwicklung abzuleiten, während Soziologen, in mehr oder minder ausgeprägten Masse auf ad hoc Fragestellungen antwortend, einzelne Zusammenhänge, Wirkungen bestimmter Faktoren oder die Reproduktion objektiver Strukturen im Bewusstsein der Bürger untersuchen.

---

1) Obwohl noch gar nicht so sicher ist, ob denn tatsächlich in nennenswertem Umfang eine Bevölkerungsabnahme auf dem flachen Land gegenüber der vorindustriellen Periode stattgefunden hat, oder ob nicht vielmehr lediglich die Städte den grössten Teil des Bevölkerungswachstums an sich gezogen haben.

Lutz (1969): Versuch zur Definition einiger Elemente eines sozio-ökonomischen Modells

Städtebauer und Verkehrsplaner endlich sehen sich zunehmend veranlasst, ihren Entwicklungsplanungen sozioökonomische Annahmen zugrunde zu legen, die freilich im allgemeinen nur mit höchst globalen Grössen wie etwa Bevölkerungszahl oder Zahl der Arbeitsplätze in sehr grober Desaggregierung operieren, sofern sie nicht überhaupt Kategorien unkontrollierbarer Ideologien zuzurechnen sind.

Es ist sicher nicht übertrieben, wenn man sagt, dass es heute kaum einen möglichen Gegenstand wissenschaftlicher Analyse und praktischer Gestaltung gibt, der bei allen Beteiligten und Interessierten soviel Unbehagen und Unsicherheit erzeugt, soviel offene Fragen aufwirft und durch ein solches Missverhältnis zwischen Tragweite täglich getroffener Entscheidungen und ihrer rational überprüfbaren Legitimation aufweist wie die moderne Grosstadt. Angesichts der hohen Kosten und der langen Lebensdauer der materiellen Infrastruktur unserer Städte wird doch durch jede heute getroffene Entscheidung die Entwicklung und Funktionsfähigkeit vieler Bereiche des städtischen Lebens auf Jahrzehnte beeinflusst, ja präjudiziert.

Die Ungeklärtheit langfristiger Entwicklungstendenzen (ist die Verstädterung unausweichlich oder etwa durch Ausbau der materiellen, sozialen und kulturellen Infrastruktur des flachen Landes aufzuhalten? Welche Anforderungen werden Betriebe als Arbeitgeber, Produzenten und Distributoren und Einwohner als Arbeitnehmer, Bürger, Konsumenten und Teilnehmer am Freizeitleben an die Städte von morgen stellen?), die aufs bitterste mit der Tragweite unserer heutigen Entscheidungen kollidiert (die Privilegierung des Individualverkehrs in den fünfziger Jahren präjudiziert z.B. die Entwicklung unserer Verkehrssysteme bis weit in die siebziger, wenn nicht achtziger Jahre hinein, beeinflusst in dieser Zeit nicht zuletzt auch die Standortwahl der Betriebe und die Wohnungswahl der Haushalte und kann über diesen Sekundäreffekt verhängnisvolle Konsequenzen für die Rentabilität der vielleicht gegen Ende des Jahrhunderts voll ausgebauten modernen Massenverkehrssysteme in Grosstädten haben; oder, viel direkter: die Wohnsiedlungen, die in den fünfziger Jahren entstanden sind, müssen aus ökonomischen Gründen sicherlich noch zwei oder drei Jahrzehnte stehenbleiben, selbst wenn sie dann mit den Bedürfnissen ihrer Einwohner und eines funktionierenden Stadtgefüges nur mehr wenig übereinstimmen), kann nur reduziert werden, wenn

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

es gelingt, ein einigermassen adäquates, in sich stimmiges und alle wesentlichen Faktoren einbeziehendes Funktions- und Entwicklungsmodell urbaner Grosstrukturen aufzustellen. Dieses Modell muss notwendigerweise interdisziplinären Charakter haben; es muss Faktoren integrieren, für deren Beschreibung von Fall zu Fall verschiedene Fachrichtungen, insbesondere Nationalökonomie, Soziologie, Städtebau und Lehre des modernen Massen- bzw. Individualverkehrs zuständig sind, wobei dieser Integrationsvorgang selbst eine Aufgabe darstellt, auf die keine der unmittelbar betroffenen Wissenschaften auch nur halbwegs vorbereitet ist.

Im folgenden sei lediglich versucht, auf eine sehr provisorische Weise einige dieser Faktoren - prinzipiell ohne Rücksicht auf fachliche Zuständigkeiten, aber unter Bevorzugung der Sozialwissenschaften - zu definieren und in ihrer Zusammenfügbarkeit zu betrachten; das Ergebnis kann bestenfalls ein erster Kristallisationsklumpen eines adäquaten Modells sein.

1. Die Grundbegriffe

Das Spezifikum der Grosstadt liegt in der räumlichen Konzentration sozio-ökonomischer Funktionen. Diese Kombination und Interdependenz räumlicher bzw. quasi-räumlicher und sozio-ökonomischer Faktoren machen den eigentlichen Reiz, aber auch die fundamentale Schwierigkeit einer Analyse von Stadtstrukturen aus.

a) Die sozio-ökonomischen Grössen: Bedürfnis, Bedarfsdeckung und Markt

Im Interesse einer möglichst grossen Klarheit und Praktikabilität des Modells seien wenigstens provisorisch die vielfältigen, sich innerhalb einer Stadtstruktur vollziehenden sozialen und ökonomischen Beziehungen und Funktionen unter den allgemeinen Kategorien von Bedürfnis, Bedarfsdeckung und Markt subsumiert. Es versteht sich von selbst, dass eine genauere Analyse die Anwendbarkeit dieser Kategorien teilweise in Frage stellt; genauer gesagt wird eine solche Analyse ergeben, dass viele und wichtige Beziehungen und Prozesse mit diesen Begriffen nur unzureichend beschrieben werden können. Auf der anderen Seite erlaubt die Verwendung dieser Kategorien eine grobe Abstraktion und raschere Verständigung, die im Augenblick dringend notwendig ist.

Besonders missverständlich kann der Begriff des Marktes sein, der hier nicht nur im strengen ökonomischen Sinne gebraucht werden soll, sondern sehr viel allgemeiner zur Bezeichnung eines sozialen Grundtyps, nämlich eines Austauschsystems mit offenem Charakter, und an dem unter angebbaren Bedingungen beliebig viele Personen und Institutionen in beliebig intensiver Weise teilnehmen können.

Bedürfnisse und Bedarfsdeckung setzen Subjekte voraus, die ihrerseits zunächst in zwei Hauptgruppen eingeteilt seien, nämlich

- Betriebe (einschliesslich öffentliche Verwaltungen), die als Produzenten, Arbeitgeber, Distributoren, Vermittler und ähnliches handeln können;
- Haushalte, die vor allem Bedürfnisse des Wohnens, des Konsumierens, der Teilnahme an verschiedenen kulturellen Systemen und des Arbeitens manifestieren.

Für beide Gruppen von Wirtschaftssubjekten ist charakteristisch, dass sie gleichzeitig eine grosse Zahl verschiedenartiger Bedürfnisse haben und zur Deckung ihres Bedarfs permanent oder intermittierend an verschiedenen Märkten - und zwar oftmals simultan - teilnehmen müssen:

- z.B. <u>ein Betrieb</u> (etwa des produzierenden Gewerbes) intermittierend (bei Erweiterung oder Neubau von Betriebsanlagen) am Grundstücksmarkt, permanent am Markt für Rohstoffe und Halbfertigwaren, permanent am Arbeitsmarkt als Nachfrager von Arbeitskräften, permanent am Absatzmarkt, intermittierend am Kapitalmarkt usw. (ähnliches gilt mit leichten Modifikationen auch für die anderen Typen von Betrieben);
- <u>ein Haushalt</u> intermittierend am Wohnungsmarkt, permanent an den Warenmärkten für Güter des täglichen Bedarfs, in jeweils spezifischer Weise intermittierend oder permanent am Arbeitsmarkt, intermittierend an den Märkten für hochwertige Anschaffungsgüter, intermittierend oder permanent an den verschiedenen hier als Quasi-Märkte betrachteten kulturellen Systemen usw.

Wie sich noch zeigen wird, ist die <u>Einheit der an verschiedenen Märkten partizipierenden Wirtschaftsubjekte</u> eine zentrale Prämisse der Analyse urbaner Struktur.

b) Die räumlichen Faktoren: Enge und Distanz

Die räumlichen Faktoren stehen unter dem Gesetz der Knappheit. Raummangel und Distanz wirken infolgedessen als Rationierungsfaktoren, die zwischen Bedürfnis und Bedarfsdeckung treten; sie erzwingen eine Hierarchisierung der Bedürfnisse gemäss dem Grad, in dem sie Bedarfsdeckung trotz räumlicher Enge oder zu überwindender Distanzen gestatten. Mit anderen Worten nehmen nicht alle in einer Stadt ansässigen Wirtschaftssubjekte in gleichem Umfang an allen Märkten teil, selbst wenn ein Bedürfnis hierzu vorhanden wäre. Vielmehr sei angenommen, dass das Verhalten der Wirtschaftssubjekte rational erfolgt, d.h. um so intensiver zur Teilnahme an einem bestimmten Markt drängt, je dringlicher das entsprechende Bedürfnis ist. Allerdings muss in erster Instanz diese Annahme eines insofern rationalen Verhaltens der Wirtschaftssubjekte modifiziert werden durch den Verweis auf die zeitliche Fixierung und die hieraus entstehende mögliche Diskontinuität wichtiger Verhaltensaspekte: So können Standortentscheidungen eines Betriebes oder Wohnungswahlentscheidungen eines Haushaltes im Regelfalle nicht kurzfristig revidiert werden, wenn sich Bedingungen der Zugänglichkeit zu bestimmten wichtigen Märkten verändern; desgleichen kann die Teilnahme an kulturellen Systemen ebenso längere Zeit unter relativ irrational gewordenen Bedingungen beibehalten werden wie ein Arbeitsplatz.

2. Die zentralen analytischen Ansätze

Akzeptiert man die relativ simplen, im vorstehenden aufgeführten Begriffe, so ergibt sich bereits ein sehr kompliziertes System der Analyse.

a) Ermittlung der für urbane Strukturen relevanten Bedürfnisse

Die spezifischen Formen der Bedarfsdeckung spezifischer Bedürfnisse haben zur Folge, dass die räumlichen Faktoren in verschiedenem Umfang als Zugänglichkeitsschwelle vor den betreffenden Märkten fungieren. Betrachtet man die möglichen Märkte, an denen die einzelnen Kategorien von Subjekten partizipieren wollen oder müssen, so lässt sich relativ rasch eine Gruppe von Märkten und von ihnen korrespondierenden Bedürfnissen ausscheiden, die von den räumlichen Faktoren praktisch nicht beeinflusst werden.

Typische Beispiele hierfür sind der Kapitalmarkt als die Betriebe interessierender Markt und die diversen Informationssysteme als für den Haushalt wichtiger Quasi-Markt. Bei anderen Märkten ist die Zugänglichkeit zwar von Raummangel und/oder Distanz abhängig, jedoch nur in Grössenordnungen, die den Rahmen urbaner Strukturen sprengen: für einen Betrieb mit Eisenbahnanschluss fällt es kaum ins Gewicht, ob seine Rohstoffe über 600 oder 700 km transportiert werden müssen; Energieanschlüsse lassen sich im allgemeinen mit auf die Dauer relativ geringen Kosten über Entfernungen hin herstellen, die weit über den Radius von Grosstadtgebieten hinausreichen; bei der Teilnahme der Haushaltungen am Touristikmarkt in Form der jährlichen Urlaubsreise spielt eine Verlängerung oder Verkürzung der Reiseentfernung von 20 oder 30 km kaum eine Rolle.

Für die Analyse urbaner Strukturen sind nur diejenigen Bedürfnisse und Märkte bedeutsam, bei denen räumliche Faktoren als Zugänglichkeitssperren in nennenswertem Umfang in Frage kommen. Dies gilt insbesondere einerseits für Bedürfnisse, deren Deckung direkt oder indirekt durch den Grundstücksmarkt erfolgt oder von ihm beeinflusst wird (also insbesondere das Bedürfnis nach Standortfläche und Wohnung), sowie für Bedürfnisse, welche die persönliche Teilnahme von Individuen an Märkten verlangen.

Diese auf den ersten Blick ganz triviale Unterscheidung ist u.a. deshalb so bedeutungsvoll, weil im Zuge der Entwicklung unserer industriellen Gesellschaft sich sehr wohl die räumliche Bedingtheit bestimmter Formen der Bedarfsdeckung vermindern kann, damit aber bestimmte Märkte ihren früheren lokalen Charakter ganz oder überwiegend verlieren und somit aus dem konstitutiven sozio-ökonomischen System der Stadt herausfallen.

b) Differenzierung der Wirtschaftssubjekte nach Bedürfnisstrukturen

Konzentriert man sich auf die Märkte, deren Zugang durch räumliche Faktoren erschwert werden kann, und geht man weiterhin von der Prämisse der Einheit der an den verschiedenen Märkten partizipierenden Wirtschaftssubjekte aus, so ergibt sich unmittelbar, dass wir mit einer recht breiten Vielfalt von spezifischen Bedürfnisstrukturen verschiedener Kategorien von Wirtschaftssubjekten zu rechnen haben, die mit mehr oder minder grosser Intensität auf die Teilnahme an jeweils spezifischen Märkten drängen. Weiter

unten sei versucht, einige Beispiele für derartige Bedürfnisstrukturen bzw. von ihnen konstituierte Bedarfsdeckungsprofile zu geben. Die verschiedenen Aspekte des Verhaltens der Wirtschaftssubjekte - also konkret gesprochen die Standortwahl oder Einstellungspolitik eines Betriebes; Wohnungswahl, Arbeitsplätzwahl, Einkaufs- und Freizeitgewohnheiten eines Haushalts oder einzelner seiner Mitglieder - hängen mehr oder weniger eng miteinander zusammen und werden mehr oder weniger deutlich als zusammenhängend perzipiert. Sie sind jeweils durch eine spezifische Hierarchie der Bedürfnisse und damit durch spezifische Bereitschaft gekennzeichnet, grössere oder geringere Kosten für die Teilnahme an bestimmten Märkten oder Teilmärkten aufzuwenden.

Ob derartige Bedürfnisstrukturen überhaupt empirisch ermittelt und nicht bloss bestenfalls aus bekannten Kennzeichen der betreffenden Wirtschaftssubjekte gefolgert werden können oder aber retrospektiv aus den beobachteten Bedarfsdeckungsprofilen abgeleitet werden müssen, lässt sich gegenwärtig noch nicht sagen. An sich sind zumindest hypothetische Aussagen über Bedürfnisstrukturen von grosser Wichtigkeit, da ja sowohl die einzelnen Bedürfnisse wie ihre Hierarchie sehr starken Veränderungen unter der Wirkung zahlreicher Faktoren unterliegen und da diese Faktoren auf dem Umweg über die Veränderung der Bedürfnisprofile in schwerwiegendem Masse das Funktionieren und die Funktionsvoraussetzungen grosstädtischer Strukturen beeinflussen können.

c) <u>Die Berechnung der Bedürfnisse an den räumlichen Faktoren: die Ausbildung von Bedarfsdeckungsprofilen</u>

Die räumlichen Faktoren der Enge und stanz wurden weiter oben angeführt als Rationierungsfaktoren, an denen sich die Dringlichkeit des Bedürfnisses nach Teilnahme an einem bestimmten Markt zu erweisen hat. Bei der Analyse dieses Rationierungseffektes sind zwei elementare, vor allem die empirische Ermittlung und Klärung städtischer Struktur ausserordentlich erschwerende Tatsachen zu berücksichtigen:

- Enge und Distanz können sich oftmals komplementär zueinander verhalten: Um die Distanz zu einem Ort der Bedarfsdeckung zu verringern, muss in erster Instanz (dieser Zusammenhang wird allerdings durch die zweite Tatsache möglicherweise relativiert) grössere Enge in Kauf genommen werden; wer, aus welchen Gründen auch immer, für die Befriedigung wichtiger Bedürfnisse hohen

Raumbedarf hat, muss demgegenüber bereit sein, grössere Zeit-Wege-Kosten selbst zu tragen oder auf seinen Marktpartner abzuwälzen. Der Rationierungseffekt der räumlichen Faktoren vollzieht sich oftmals in einem zweidimensionalen Koordinatensystem;

- Enge und Distanz können in erheblichem Masse durch städtebauliche Massnahmen sowie die Ordnung und Struktur des Verkehrssystems negativ und positiv beeinflusst werden. Sie sind keine direkten Funktionen der Bodenfläche und geographischen Ausdehnung.[2)]

Das konkrete Verhalten der Wirtschaftssubjekte, das ja nicht in isolierte Bedürfnisse und isolierte Bedarfsdeckung aufgelöst, sondern stets in seiner Einheit gesehen werden muss, entspricht damit je einem spezifischen Bedarfsdeckungsprofil, bei dem die privilegiertesten Bedürfnisse auf Kosten weniger privilegierter Bedürfnisse sich in der einen oder anderen Weise gegenüber den räumlichen Faktoren und den von ihnen ausgehenden Behinderungseffekten der Zugänglichkeit durchsetzen.

Derartige Bedarfsdeckungsprofile für spezifische Kategorien von Wirtschaftssubjekten liessen sich ohne unüberwindliche Schwierigkeiten empirisch untersuchen und beschreiben. Fruchtbringend werden solche Ermittlungen allerdings erst in dem Masse, in dem man über die Wirkung der räumlichen Faktoren Bescheid weiss.[3)]

[2)] Dieser wichtige Tatbestand, der beispielsweise in den besten Arbeiten der Sozialökologie in dem Operieren mit Isochronkurven anstelle von geographischen Entfernungskurven seinen Niederschlag findet, ist offensichtlich einer mächtigen Tendenz in der Städtebaulehre und -praxis entgangen, die durch bewusste Beschränkung der Baudichte den Rationierungseffekt der räumlichen Faktoren nachhaltig vergrössert hat.

[3)] Praktisch kann die Ermittlung von Bedarfsdeckungsprofilen und die Ermittlung des Rationierungseffektes der räumlichen Faktoren nur Hand in Hand vor sich gehen, indem man operationell nacheinander immer die eine und dann die andere Serie von Tatsachen als konstant betrachtet. Einen ersten empirischen Versuch in dieser Hinsicht unternahm der Verfasser anlässlich der Analyse der Standortbedingungen und ihrer Entwicklung im Münchener Stadtzentrum; vgl. HARTENSTEIN-LUTZ, City München, Frankfurt/M. 1963.

Nun dürfen jedoch diese Bedarfsdeckungsprofile der einzelnen Wirtschaftssubjekte wiederum nicht isoliert, sondern nur in Komplementarität zu den Bedarfsdeckungsprofilen ihrer jeweiligen Marktpartner gesehen werden, mit denen sie in Güter- oder Leistungsaustausch treten.

d) Grosstädtische Funktionskreise als gleichzeitig sozio-ökonomisch und räumlich definierte Märkte

Geht man davon aus, dass

- die Qualität eines Marktes bezeichnet wird durch Wert und Menge der auf ihm ausgetauschten Güter und Leistungen,
- Wert- und Mengenumsatz eines Marktes unter sonst gleichen Bedingungen abhängen von der Zahl der an ihm teilnehmenden Anbieter und Nachfrager,

so ist die Bedarfsdeckung auf einem von räumlichen Faktoren abhängigen Markt um so besser möglich, je grösser dessen Einzugsgebiet ist, d.h. je mehr Wirtschaftssubjekte aufgrund ihrer typischen Bedürfnisstrukturen in der Lage sind, die aus den räumlichen Faktoren resultierenden Zugänglichkeitshemmnisse zu überwinden.

Von allen anderen räumlich bedingten sozio-ökonomischen Strukturen unterscheidet sich damit die Stadt und insbesondere die Grosstadt offensichtlich durch die Chance, die sie Wirtschaftssubjekten bietet, aufgrund der physischen oder durch das Verkehrssystem ermöglichten Nähe permanent oder intermittierend an einer Vielzahl von Märkten hoher Qualität zu partizipieren.

Entscheidend sind in dieser Aussage die Begriffe Vielzahl von Märkten hoher Qualität (d.h. jeweils grossem Einzugsbereich), die dem Wirtschaftssubjekt mit erträglichen Aufwendungen zur Ueberwindung der räumlichen Faktoren zugänglich sind.[4)]

[4)] Viele Utopien der Städtebau- und Siedlungslehre erkennen zwar prinzipiell den hohen Wert der Zugänglichkeit eines Marktes, übersehen jedoch die Rolle von Marktpluralität und Marktqualität - beispielsweise wenn man Wohnungen um Arbeitsstätten gruppiert und hierdurch zwar die Zugänglichkeit zu einem spezifischen Arbeitsmarkt erhöht, aber gleichzeitig den Haushaltungen und ihren Mitgliedern den Zugang zu anderen Märkten - Märkten, die der Güterversorgung oder der Bedarfsdeckung mit kulturellen Leistungen dienen oder auch spezifischen anderen Arbeitsmärkten - erschwert.

Nun besteht freilich, betrachtet man Enge und Distanz als lineare Funktionen von Bodenfläche und geographischer Entfernung, ein scheinbar unaufhebbarer Gegensatz zwischen Grösse eines Markteinzugsgebietes und Wirkung räumlicher Faktoren: Je mehr Menschen an einem lokalisierten Markt teilnehmen wollen, desto grösser ist unter diesen Voraussetzungen die durchschnittliche Entfernung, die sie zurückzulegen haben, und desto grösser macht sich (vor allem wenn zur Abwicklung des Marktes feste und nicht beliebig komprimierbare Einrichtungen notwendig sind) die Enge bemerkbar. Hierin lag offensichtlich traditionell, d.h. in vorindustriellen Gesellschaften, eine der wichtigsten Beschränkungen für das Wachstum von zentralen Orten mit mehr oder minder ausgeprägtem städtischen Charakter.[5)]

Erst die moderne Technik hat, insbesondere in der spezifischen Variante der Verkehrstechnik, diese scheinbar elementaren Zusammenhänge gelockert und die Möglichkeit zur Ausbildung von Märkten geschaffen, die für weit grössere Zahlen von Wirtschaftssubjekten permanent oder mit geringer Mühe bzw. Kosten in kurzer Periodizität zugänglich sind.

Auf der anderen Seite kann, wird die dominierende Rolle der Marktzugänglichkeit für die sozio-ökonomische Qualität einer Stadtstruktur nicht erkannt, durch entsprechende Missgestaltung des Verkehrssystems der potentielle Einzugsbereich von Märkten erheblich reduziert werden.

Die empirische Beschreibung und Analyse derartiger multipler Marktstrukturen mit ihren jeweiligen Einzugsbereichen dürfte die wichtigste Aufgabe der sozialwissenschaftlichen Grosstadtforschung darstellen. Nur dann ist sie in der Lage, die Beeinflussungsfaktoren genau zu bezeichnen, mit deren Hilfe Städtebau und Verkehrsplanung auf gegebene Stadtstrukturen einwirken können, und die Konsequenzen zu überblicken, die von bestimmten überörtlich initiierten Entwicklungen (wie Veränderungen ökonomischer

---

5) Der Einzugsbereich eines städtischen Funktionskreises war für permanente, d.h. alltägliche Zugänge auf den Radius eines Fussmarsches von maximal ein bis eineinhalb Stunden und für intermittierende Zugänge mit kürzerer Periodizität auf den Radius eines halben Tagemarsches zu Fuss oder mit Wagen reduziert; hieraus lässt sich ein Mindestbesatz des Landes mit Marktorten und bei gegebener Siedlungsdichte eine maximale Ausdehnung praktisch aller Städte ableiten.

und gesellschaftlicher Grunddaten für das Verhalten des einzelnen Wirtschaftssubjekts) oder planerischen Eingriffen ausgehen können.

Eine solche Analyse einzelner Marktstrukturen und ihres Zusammenhangs wird allerdings sehr erschwert durch die - offensichtlich je nach Typ der Bedarfsdeckung bzw. Markttyp und nach Kategorie von Wirtschaftssubjekten verschiedene - Anpassungsverzögerung an neue Verhaltensbedingungen: Sei es wegen der kurzfristigen Wandlungsunfähigkeit von Artefakten (z.B. Wohnungen und Wohnhäuser, Verkaufsstellen, Produktionsstätten u.ä.), sei es, weil die ökonomische Verhaltensoptimierung der Wirtschaftssubjekte meist über die längerfristige Ausprägung von Gewohnheiten geschieht, darf das Verhalten eines gegebenen Wirtschaftssubjekts nicht nur unter der Annahme analysiert werden, dass es sich in Bezug auf die zum Beobachtungszeitpunkt gegebenen Bedingungen ausschliesslich rational, d.h. ausschliesslich im Sinne optimaler Bedarfsdeckung, verhielte. Wege werden vermutlich nicht selten auch dann noch eine gewisse Zeit beibehalten, wenn sie nicht mehr der kürzesten Distanz zu Zielen entsprechen; Standorte werden nicht sofort verändert, wenn sich zeigt, dass anderswo eine bessere Kombination von verfügbarer Fläche und guter Zugänglichkeit aus dem benötigten Einzugsbereich bzw. zu den gewünschten Märkten existiert.

Jede Analyse von Marktstrukturen der hier uns interessierenden Art muss also auch auf einen mehr oder weniger langen Zeitraum früherer Entwicklung zurückgreifen und den beobachteten Zustand als Resultat verschiedener Optimierungsentscheidungen in sich wandelnden Konstellationen zu begreifen suchen.

Freilich ist diese Dynamisierung der Analyse nur auf den ersten Blick eine zusätzliche Erschwerung, stellt sie doch auf der anderen Seite eine unausweichliche Bedingung für Projektionen dar, die allein planungsadäquate Aussagen liefern können.

3. Versuch der Exemplifizierung an ausgewählten Markttypen: Arbeitsmarkt und Versorgungsmarkt für hochwertige Konsumgüter

Aus den vorstehenden Ueberlegungen zur notwendigen Dynamisierung der Analyse lässt sich unmittelbar ableiten, dass die Anwendung der eben grob skizzierten Begriffe und Zusammenhänge auf konkrete Marktstrukturen dort am leichtesten ist , wo das Ver-

halten der Wirtschaftssubjekte relativ flüssig sein kann und nicht durch nur langfristig verrückbare Daten beeinflusst wird (solche nur langfristig verrückbare Daten sind beispielsweise die hohen ortsgebundenen Investitionen der meisten Produktionsbetriebe).

Den beiden ausgewählten Marktformen - Arbeitsmarkt und Kundenmarkt für hochwertige Verbrauchsgüter - ist, wie offenbar auch vielen anderen ähnlichen Märkten, gemeinsam, dass sich im Bereiche einer Grosstadt (genauer gesagt einer Stadtregion, d.h. einer Stadt mitsamt dem Einzugsbereich der wichtigsten ihrer Märkte) eine Fülle von Teilmärkten mit jeweils spezifischer Qualität und dieser Qualität korrespondierenden Einzugsbereichen herausbilden, wobei zwischen den einzelnen Teilmärkten eine mehr oder weniger enge, mehr oder weniger breite "Ränder" betreffende Kommunikation bestehen kann.

a) Arbeitsmarkt

Eine kürzlich vom Münchner Institut für sozialwissenschaftliche Forschung durchgeführte Voranalyse der Arbeitsmarktstrukturen in einem mittleren industriellen Ballungszentrum[6)] ergab folgendes, trotz der Unzulänglichkeiten der verfügbaren Statistiken doch recht eindeutiges Bild:

1. Für eine kleine Gruppe von Erwerbspersonen mit überdurchschnittlich hoher Qualifikation (die sich darüber hinaus vermutlich noch durch weitere, ihre Mobilität fördernde, aber nicht im einzelnen erfassbare Kennzeichen charakterisiert) greift der Arbeitsmarkt über das geschlossene Wirtschaftsgebiet hinaus; die Angehörigen dieser Gruppe partizipieren auch - entweder mittels längerer täglicher bzw. wöchentlicher Pendelwege oder durch Wohnungswechsel - am

---

6) Es handelt sich um den Wirtschaftsraum Augsburg mit etwas 170 000 Beschäftigten, die sich im Verhältnis 3:2 auf das produzierende Gewerbe und die sonstigen Wirtschaftszweige verteilen (wobei im produzierenden Gewerbe je etwa ein Viertel der Arbeitsplätze auf den Maschinenbau und verwandte Branchen sowie auf Textil-, Bekleidungs- und Schuhindustrie entfallen), mit etwa 300 000 Einwohnern im Kerngebiet und einem weiteren Einzugsbereich, in dem nochmals rund 120 000 Einwohner leben, deren erwerbstätiger Teil ganz überwiegend entweder in der Landwirtschaft und ihr unmittelbar verbundenen Betrieben beschäftigt ist oder in den Wirtschaftsraum einpendelt.

Arbeitsmarkt anderer Ballungszentren in mittlerer bis grosser Entfernung.

2. Für den Rest der Beschäftigten besteht eine verhältnismässig enge Korrelation zwischen Qualifikation auf der einen Seite und Ausdehnung des Arbeitsmarktes, an dem sie aktuell oder potentiell teilnehmen: Die höher qualifizierten Erwerbstätigen (vor allem wichtige Gruppen von Angestellten sowie Teile der Facharbeiter) wählen ihren Arbeitsplatz relativ unabhängig von der zu überwindenden Distanz, während die unqualifiziertesten Gruppen (insbesondere Arbeiterinnen) nach Möglichkeit nur einen Arbeitsplatz in der Nähe ihrer Wohnung annehmen.

3. In der Perspektive der Betriebe besitzen also die einzelnen fachlichen Teilarbeitsmärkte (differenziert nach Höhe und Art der auf ihnen angebotenen und nachgefragten Qualifikation) verschieden grosse Einzugsbereiche, die prinzipiell mit steigender Qualifikation grösser und mit sinkender Qualifikation kleiner werden.

4. In Bezug auf die optimale Chance zur Deckung ihres Arbeitskräftebedarfs darf man somit für die einzelnen Arten von Betrieben spezifisch verschiedene günstige Standorte annehmen:

- Produktionsbetriebe, die überwiegend ungelernte Arbeitskräfte beschäftigen, haben ihren günstigsten Standort entweder in nächster Nähe der dichtbesiedelten peripheren Wohngebiete oder an den Einfallstoren der Pendlerströme (d.h. in Nachbarschaft der Vorortsbahnhöfe oder am Rand des geschlossenen Standortgebietes, wo sie dann zum Teil mit eigenen Verkehrsnetzen ihren deutlich sektoral strukturierten Einzugsbereich erschliessen).

- Betriebe mit höheren Qualifikationsbedürfnissen sind demgegenüber auf zentrumsnahe Standorte angewiesen, wo sie in der Lage sind, Beschäftigte aus allen Teilen des Wirtschaftsraumes mit durchschnittlich kürzester Distanz zu rekrutieren.

5. Die traditionellen Standorte von Betrieben mit längerer Geschichte können sich wegen der Veränderung der Siedlungsstruktur, d.h. der Verlagerung des Bevölkerungswachstums auf den Aussenraum, in einer sehr ungünstigen Situation befinden, da sich hierdurch die Distanzen auf den für sie wichtigen Teilarbeitsmärkten mit relativ niedriger Qualifikation (und

ISFMÜNCHEN

entsprechend starker räumlicher Konzentratuon) vergrössern; in einigen Fällen wird freilich diese Tatsache durch die Hebung des Qualifikationsniveaus kompensiert, der dann wiederum ein zentraler Standort mit der Möglichkeit entgegenkommt, an grossräumigeren Arbeitsmärkten zu partizipieren.

Wenn und insoweit dieses Theorem notwendig wachsenden Arbeitsmarkteinzugsbereiches mit wachsender Durchschnittsqualifikation der Belegschaft richtig ist, bedeutet dies, dass Betriebe um so mehr auf Standorte in sehr grossen und einwohnerstarken Ballungszentren angewiesen sind, je höher das durchschnittliche Qualifikationsniveau ihrer Belegschaft liegt - von einer relativ schmalen Schicht höchster Qualifikation abgesehen, deren Arbeitsmarkt möglicherweise aus der Abhängigkeit von räumlichen Faktoren herauswächst.

Bezogen auf die Bedarfsdeckungsprofile der Haushaltungen besagt dieses Theorem, dass sich in vielen Haushaltungen, denen mehrere Erwerbspersonen angehören, eine Optimierung vollzogen hat, dergemäss die einzelnen Familienmitglieder prinzipiell um so längere Arbeitswege in Kauf nehmen, je höher ihre Qualifikation ist, was ja gleichzeitig bedeutet, dass das Bedürfnis nach einem in bestimmter Weise strukturierten und durch spezifische Bedingungen charakterisierten Arbeitsplatz bei den einzelnen erwerbstätigen Haushaltsangehörigen verschieden hohe Priorität besitzt.[7)]

b) Warenmarkt für höherwertige Konsumgüter

Prinzipiell ähnliche Strukturen wie für den Arbeitsmarkt (genauer gesagt wie für die Kategorie der Arbeitsmärkte) lassen sich auch für den Markt bzw. die Märkte annehmen, auf denen die Bevölkerung ihren nicht nur alltäglichen Bedarf an Konsumgütern höherer Qualitat und längerer Lebensdauer deckt.

---

7) Diese Zusammenhänge sind von fundamentaler Bedeutung für die gegenwärtig im Städtebau weit verbreiteten Bestrebungen, neue, relativ periphere Wohnsiedlungen auch mit Arbeitsplätzen für grössere Teile ihrer Bewohner auszustatten. Bei der Beurteilung solcher Planungen ist vor allem die Beziehung zwischen der ins Auge gefassten sozialen Struktur der Bevölkerung und ihrem voraussichtlichen Verhalten auf dem Arbeitsmarkt zu beachten; in den meisten Fällen bestehen allerdings bei den Planern nicht einmal über die anvisierte soziale Schichtung der zukünftigen Bewohner einer Siedlung einigermassen konkrete Vorstellungen.

Lutz (1969): Versuch zur Definition einiger Elemente eines sozio-ökonomischen Modells

Im Unterschied zum Arbeitsmarkt ist hier allerdings parallel zum steigenden Lebensstandard mit einer sehr viel rascheren Veränderung der Marktstrukturen zu rechnen.

Traditionell bestand - und besteht auch vielfach noch heute - eine enge Korrelation zwischen Zentralitätslage und Qualität des Sortiments bei Verkaufsstellen der gleichen Branchen. Offensichtlich gibt es in Grosstädten heute für Bekleidung, Möbel, Haushaltsgeräte u.ä. verschiedene Märkte unterschiedlicher Qualität, die je nach der Qualität ein mehr oder minder grosses Einzugsgebiet besitzen. Während Ladengeschäfte, die etwa in den peripheren Wohnvierteln von Grosstädten gelegen sind, zumeist das gleiche Sortiment aufweisen wie gleichartige Läden in Klein- oder Mittelstädten, ist bisher die Mehrzahl der Läden mit ungewöhnlich hochwertigem oder ungewöhlich spezialisiertem Sortiment nur in den Stadtzentren zu finden: Nur hier verfügen sie über einen Einzugsbereich, der gross genug ist, um ihnen die benötigte Zahl an kaufkräftigen und anspruchsvollen Kunden zu liefern.

Allerdings spricht manches dafür, dass sich die Bindung von Ladengeschäften mit hochwertigem Sortiment an zentrale grossstädtische Lage lockert. Dies aus zwei Gründen:

- Einmal verkleinert sich mit wachsendem Lebensstandard, wachsender Versorgung der Bevölkerung mit hochwertigen Konsumgütern und wachsendem Anspruchsniveau des Durchschnittsverbrauchers die Grundbevölkerung, die notwendig ist, um ein Sortiment bestimmter Qualität anbieten zu können;[8)]

- zum andern verändern sich aufgrund des Wandels der Siedlungsstruktur und des Verkehrssystems die Zugänglichkeitsbedingungen zentraler Lage im Sinne einer Verringerung des Einzugsbereichs:

[8)] Sicher verbreitert sich gleichzeitig auch das anbietbare Sortiment überhaupt. Doch geschieht dies, da gleichzeitig die Gesetze der industriellen Fertigung auf grössere Serien drängen, wahrscheinlich nicht im gleichen Tempo: Die Typenvielfalt von Haushaltsgeräten, Möbeln, Kraftfahrzeugen etc. nimmt offenbar nicht im gleichen Umfang zu wie der Mengenabsatz. Mit anderen Worten ist anzunehmen, dass der Qualitäts- (oder gegebenenfalls auch Preis-) Vorsprung von Verkaufsstätten mit hohem Zentralitätsgrad und entsprechend grossem Einzugsbereich tendenziell entweder gegenüber den kleinräumlicheren Vertriebsformen oder gegenüber neu entstehenden Vertriebsstätten mit mittelgrossem Einzugsbereich (beispielsweise Einkaufszentren, die mehrere periphere Wohnsiedlungen bedienen) sinkt.

Die Unabhängigkeit des technisierten Verkehrs von den festen Linien des Massenverkehrsmittels verschiebt die bisher geltenden Isochronkurven, auf die hin die meisten zentralen Einkaufsstätten ihren Standort gewählt haben; zugleich kann der Mangel an Parkfläche zu ausserordentlichen Erhöhungen der Distanz bei gleichbleibender räumlicher Entfernung führen.

Zu fragen ist allerdings, ob nicht doch letzten Endes diese beiden Entwicklungen insgesamt die Qualität der höchstwertigen Versorgungsmärkte nachhaltig reduzieren, d.h. entweder die Preise erhöhen, die vom Verbraucher für Waren gleichen Wertes zu bezahlen sind, oder Qualität und Vielfalt der in einer Volkswirtschaft überhaupt verfügbaren Waren der hier interessierenden Kategorie beschränken.[9)]

4. Einige abschliessende Ueberlegungen

Aus diesen noch durchaus vorläufigen und weithin noch ungenügend differenzierten Definitionen und Analysen lassen sich immerhin bereits einige Konsequenzen ziehen, von denen hier zwei zu formulieren versucht seien:

a) Zu den Aufgaben der Stadt- und Regionalplanung

Die gegenwärtigen Tendenzen der Stadt- und Regionalplanung scheinen, soweit sie nicht überhaupt bloss darauf ausgerichtet sind, um jeden Preis die gegenwärtige (d.h. aber de facto die aus der vorindustriellen Zivilisation übernommene) Verteilung der Bevölerung zu konsolidieren, das zentrale Kennzeichen der Urbanität höchstens am Rande, wenn überhaupt, zu beachten - d.h. in den hier gewählten Begriffen die Interpenetranz von Markttypen verschiedener Art, von denen mehrere dank Minimierung der Rationierungseffekte der räumlichen Faktoren auf grosse Einzugsgebiete zurückgreifen und entsprechend hohe Qualität ausbilden können. Je grösser die Zugänglichkeitshindernisse sind,

---

9) Es wäre einer ausführlichen Untersuchung wert, zu ermitteln, in welchem Masse die unbestreitbar geringere Reichhaltigkeit und damit nicht selten auch ästhetische und konsumtive, also nicht bloss technische Qualität erheblicher Teile des von der amerikanischen Industrie angebotenen Sortiments gehobener Konsumgüter mit der Dominanz mittelgrosser Einzugsbereiche im amerikanischen Distributionssystem zusammenhängt, gegenüber der Vorreiterfunktion sehr grosser Einzugsbereiche der Metropolen in einigen europäischen Volkswirtschaften.

die sich aus Distanz und räumlicher Enge ergeben, desto weniger wird es möglich sein, mit vertretbarem Aufwand (wenn überhaupt) den höchstqualifizierten Bedarf der Wirtschaftssubjekte zu dekken; man muss dann damit rechnen, dass entweder ökonomisch privilegierte Wirtschaftssubjekte auf Kosten der anderen sich individuell aus der Begrenzung durch räumliche Faktoren zu lösen suchen oder dass insgesamt das Bedarfsdeckungsniveau auf allen oder zumindest wichtigen Märkten sinkt - in erster Instanz auf den Märkten, deren Bedeutung von den Städtebauern nicht gesehen oder niedrig veranschlagt wird, in zweiter Instanz aber auch auf den Märkten, denen angeblich besonderer Wert beigemessen werden soll. Schon heute lässt sich ja aus der alltäglichen Erfahrung ableiten, wie die hohe Priorität, welche der Deckung des Bedarfs nach Wohnen im Grünen eingeräumt wird, mit all den daraus entstehenden Konsequenzen die Funktionsfähigkeit praktisch aller anderen Märkte reduziert.

b) Gibt es den "grosstädtischen Menschen"?

Der Soziologe hat - wahrscheinlich berechtigt - Bedenken gegen die globale Definition von Menschen- oder Charaktertypen. Dennoch liesse sich in Anwendung der skizzierten Modellbegriffe durchaus der Versuch unternehmen, typische Verhaltensmuster von Subjekten abzuleiten, die im Unterschied zu anderen die Chance haben, an multiplen, hochwertigen und hochspezialisierten Märkten teilzunehmen.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang der Lern- und Erziehungsvorgang, der ja vermutlich bei den meisten Individuen oder sozialen Gruppen durch bestimmte äussere Anreize, Verhaltens- und Entscheidungschancen oder Impulse in Gang gesetzt wird oder werden kann.

In dieser Perspektive liessen sich dann, führt man die freilich oft literarische Qualifikation des "grosstädtischen Menschen" auf soziologisch relevante Kategorien zurück, die Eigenschaften der Beweglichkeit, Lernfähigkeit, schnellen Reaktions- und Entscheidungsfähigkeit, Inventionsfreude und anderes mehr, die man gerne als typische Attribute des Grosstädters bezeichnet, sehr wohl als Konsequenzen der eben offensichtlich nur in der Grosstadt möglichen, permanenten oder intermittierenden, aktuellen oder potentiellen Teilnahme an den qualitätsreichen grosstädtischen Märkten verschiedenster Art beschreiben.

Zu fragen ist dann freilich, ob nicht ähnliche Wirkungen auch von neuentstehenden, in ihrer Zugänglichkeit nicht durch räumliche Faktoren beschränkten Märkten (wie etwa den modernen Informations- und Kommunikationssystemen) ausgehen können. Diese Frage scheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt vollkommen offen.