

Oettle, Karl

Article — Digitized Version

Tendenzen und sozialökonomische Probleme der Verstädterung

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Oettle, Karl (1976) : Tendenzen und sozialökonomische Probleme der
Verstädterung, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 56, Iss. 9, pp.
449-454

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134989>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen
Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle
Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich
machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen
(insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten,
gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort
genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal
and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to
exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the
internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content
Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise
further usage rights as specified in the indicated licence.*

URBANISIERUNG

Tendenzen und sozialökonomische Probleme der Verstädterung

Karl Oettle, München

Die westlichen Industrieländer erleben seit einigen Jahren eine Phase zunehmender Verstädterung. Professor Oettle untersucht Ursachen, Tendenzen und sozialökonomische Probleme dieser Entwicklung.

Eine der großen gesellschaftlichen Strukturwandlungen unserer Zeit ist die zunehmende Verstädterung der Bevölkerung. Der Vorgang wird in erster Linie als Stadtwanderung der Landbevölkerung verstanden, also anhand eines siedlungsgeographischen Maßstabs erfaßt. Sozialgeographisch und anthropologisch gesehen, schließt er jedoch auch den zumindest in westlichen Industriegesellschaften zunehmenden Ersatz ländlicher Lebensformen durch städtische bei jenen Menschen ein, die auf dem Lande bleiben. Beide Erscheinungen, die Stadtwanderung und die Urbanisierung ländlicher Lebensweisen, sind – aus jeweils verschiedenen Gründen – schwer zu erfassen. Sie haben beide sozialökonomische Wurzeln, beeinflussen sich gegenseitig und verursachen ihrerseits gewichtige sozialökonomische Probleme, die zu einem erheblichen Teil noch ungelöst sind. Zur Diskussion der Erscheinungsformen, der gegenwärtigen Tendenzen, Ursachen und Folgen dieser weit aufgefaßten Verstädterung sollen unter der Annahme west- und mitteleuropäischer Verhältnisse die folgenden Erörterungen beitragen.

Wenn die Verstädterung Stadtwanderung ist, wird ihre Messung in dem Maße erschwert, in dem die politischen und die sozialökonomischen Stadtgrenzen auseinanderfallen und in dem die sozialökonomischen Stadtgrenzen unschärfer werden. Die sozialökonomische Grenze der modernen Stadt ist im Gegensatz zu ihrer politischen Grenze keine Linie, sondern eine Zone, innerhalb der die Stadt ins Land oder in eine Nachbarstadt über-

geht, in der sich städtisches und ländliches Leben oder das Leben zweier Städte mischen. Die Zonenbreite wächst mit der Verbesserung der jeweiligen verkehrlichen Möglichkeiten und ihrer Nutzung; gleichzeitig wird die Lage der Grenzzone, von der Stadt aus gesehen, hinausgeschoben.

Dem Tatbestand, daß die sozialökonomischen Stadtgrenzen unschärfer werden, kann mit keinem regierungsorganisatorischen Mittel begegnet werden. Der Ausdehnung der Stadtgrenzen versucht man regierungsorganisatorisch häufig mit Eingemeindungen oder wenigstens stärkerer nachbarschaftlicher Kooperation zu folgen. Gegen die Eingemeindungen gibt es – wie gegen die in jüngster Zeit häufiger stattfindenden Gebiets„reformen“ überhaupt – gewichtige Bedenken, und zwar vor allem staatspolitischer Natur¹⁾. Auch wenn sie und der Widerstand der Betroffenen oft überspielt werden, bleiben immer wieder erhebliche „Eingemeindungsrückstände“ bestehen, die es der Statistik nur gestatten, die Stadtwanderung in groben Umrissen zu verfolgen.

Kennzeichen der Urbanisierung

Während die Stadtwanderung als Ortsveränderung zwar grundsätzlich festzustellen, in der Praxis jedoch nur ungenau abzuschätzen ist, ist die Urbanisierung ländlichen Lebens eine Qualitätsänderung, die sich der genauen Beobachtung noch viel stärker entzieht. Während es bei der Stadtwanderung außer meßbaren Strömen zweifelhaft und daher schätzungsbedürftige gibt, handelt es sich bei der Urbanisierung ländlichen Lebens insgesamt um einen unabgeschlossenen, möglicher-

Prof. Dr. Karl Oettle, 50, ist Ordinarius für Betriebswirtschaftslehre und Vorstand des Instituts für Verkehrswirtschaft und öffentliche Wirtschaft der Universität München.

¹⁾ Vgl. zu derartigen Bedenken Karl Oettle: Zur Frage der Willensbildung in der Regionalstadt und in der Solitärstadt, in: Die Regionalstadt und ihre strukturgerechte Verkehrsbedienungs, Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 71, Hannover 1972, S. 17 ff.

weise gar nicht vollendbaren und in den Gemeinden und Landstrichen sowie in den sozialen Schichten und einzelnen privaten Haushalten keineswegs gleich weit fortgeschrittenen Vorgang. Er entzieht sich bereits weitgehend dem bloßen Versuch der Beschreibung.

Grob läßt sich die Urbanisierung ländlichen Lebens vielleicht mittels folgender Kennzeichen skizzieren:

Sie besteht darin, daß sich Ansprüche an die Erwerbs- und an die Verbrauchsmöglichkeiten egalisieren.

Diese Egalisierung trifft zwar alle oder sehr viele Bevölkerungsschichten, ebnet aber nicht schichtenspezifische Anspruchsunterschiede, sondern solche ein, die in den verschiedenen Schichten in Abhängigkeit vom Typus des Siedlungsraumes und -ortes bestehen.

Die Egalisierung geht vornehmlich in Richtung auf städtische Ansprüche an die Erwerbs- und Verbrauchsmöglichkeiten.

Für einen Teil der Ansprüche an die Verbrauchsmöglichkeiten, insbesondere soweit sie das Wohnen und die Freizeitnutzung betreffen, gibt es auch eine gegenläufige Egalisierungstendenz, das heißt in Richtung auf ländliche Lebensformen.

Beide Spielarten der Verstädterung, die Stadtwanderung und die Urbanisierung ländlichen Lebens, hängen vor allem in zweierlei Hinsicht miteinander zusammen: Der eine Vorgang ist jeweils einer der Bestimmungsfaktoren des anderen, und beide Erscheinungen werden stark von Änderungen wirtschaftlicher und verkehrlicher Größenstrukturen beeinflußt.

Kombination von Wohnsitzigenschaften

Auf einen kurzen gemeinsamen, wenn auch formalen Nenner gebracht geht es den Menschen bei der Stadtwanderung wie bei der Urbanisierung ländlichen Lebens darum, ihre Wahlmöglichkeiten, d. h. ihre Freiheitsspielräume bei der Erwerbstätigkeit und der privaten Haushaltsführung, zu vergrößern. Insofern stehen beide Erscheinungen dort in substitutiven Beziehungen, wo die Urbanisierung ländlichen Lebens gleiche, ähnliche oder andere Wahlmöglichkeiten wie die Stadtwanderung zu bieten vermag.

Ungleiche Wahlmöglichkeiten gelten nur dann gleich viel, wenn sich die jeweiligen Abweichungen in bezug auf ihre Wertschätzung kompensieren. Angesichts der unterschiedlichen natur-, sozial- und wirtschaftsräumlichen Eigenschaften von Stadt und Land dürften hauptsächlich bessere städtische Wahlmöglichkeiten bei Arbeit und Erwerb sowie beim Einkauf und auf kulturellen Ge-

bieten mit anderen, individuell als besser empfundenen Möglichkeiten des Wohnens und der Freizeitnutzung miteinander konkurrieren.

Eine Kombination von Vorzügen der Stadt mit solchen des Landes bietet die Wahl eines Wohnsitzes im Umland von Städten. Die Wahrnehmung dieser Möglichkeit führt gleichsam zur „halben Stadtwanderung“ von Landbewohnern sowie zur „halben Rückwanderung“ von Stadtbewohnern. Die „halbe Rückwanderung“ von Stadtbewohnern darf als die allgemeine Haupttendenz der derzeitigen Stadtentwicklung in westlichen Industriegesellschaften angesehen werden. Sie führt keinesfalls zu einer Entstädterung, sondern stellt vielmehr eine einschneidende Wandlung der städtischen Siedlungsstruktur dar und zeitigt neue, große gesellschaftliche und wirtschaftliche Probleme der Stadt- und Landesentwicklung.

Formen der Mobilität

In manchen Berufen ist es möglich, die Chancen in bezug auf Arbeit und Erwerb dann bei ländlichem Wohnsitz dem städtischen Niveau anzugleichen, wenn Menschen zum häufigeren Wohnortwechsel bereit sind. Diese Bereitschaft dürfte in Westeuropa, von der Gastarbeitermobilität abgesehen, gegenwärtig im Durchschnitt noch wesentlich geringer als etwa in Nordamerika sein. Wohl setzen die starken Tendenzen der vollen und halben Stadtwanderung und der halben Rückwanderung aus der Stadt wenigstens die Bereitschaft zu einem ein- oder zweimaligen Wohnsitzwechsel voraus. Eine solche beschränkte Wohnsitzmobilität wird sicher häufig gerade dazu veranlassen, in Großstädte, Verdichtungs- oder Ballungsgebiete zu ziehen. Hier gibt es im allgemeinen besonders große Wahlmöglichkeiten, die eine gute Gewähr dafür zu bieten versprechen, daß vielfältige künftige Veränderungswünsche an Ort und Stelle erfüllbar sind, daß also das Entstehen weiterer Umzugsbedürfnisse wenig wahrscheinlich ist.

Wenn dem Erwerb außerhalb der täglich erreichbaren Zone nachgegangen werden soll, läßt sich der Wohnortwechsel durch ein Wochenendpendeln ersetzen. Dieses wird sicherlich zumeist von Menschen ausgeübt, die (unter anderem) ihren finanziellen Spielraum dadurch vergrößern möchten, daß sie einen besseren Verdienst in der Stadt mit einem preiswerten Wohnen auf dem Land verknüpfen. Es können aber auch zwei Haushalte geführt werden, um abwechselnd die Vorzüge des städtischen und des ländlichen Lebens zu genießen. Diese Art der Lebensführung ist zwar teuer, sie kann jedoch dank der Wohlstandsvermehrung in einem steigenden Maße gewählt werden. Zumeist wird der zweite Wohnsitz dann von der Stadt aus gegründet. Diese Tendenz kann als Teilrückwanderung aus der Stadt bezeichnet werden.

Von der Wohnsitzmobilität ist die verkehrliche Mobilität zu unterscheiden. Diese ist um so größer, je weiter der verkehrliche Aktionsradius oder Spielraum reicht, den der einzelne von seinem Wohnsitz aus für die Befriedigung seiner Nah- und Fernverkehrsbedürfnisse hat. Sie läßt sich nicht generell für alle seine Verkehrsbedürfnisse, sondern immer nur bedürfnisspezifisch angeben. Die verkehrliche Beweglichkeit erspart dem Tagespendler einen Wohnsitzwechsel; außerdem ist sie Bedingung für den Wochenendpendler und die Führung von zwei Haushalten.

Geld- und Zeitkosten des Verkehrs

Wichtige, wenn auch nicht die alleinigen Meßgrößen der verkehrlichen Möglichkeiten sind die Geld- und Zeitkosten ihrer Wahrnehmung. Die breitgestreute Wohlstandsvermehrung und die Änderungen in der Bedarfsstruktur der privaten Haushalte haben in den letzten Jahrzehnten sowohl die Fähigkeit als auch die Bereitschaft steigen lassen, Geldkosten des Verkehrs zu tragen. Demgegenüber dürfte im allgemeinen die Bereitschaft, wenn auch angesichts der durchschnittlichen Verminderung der Arbeitszeit nicht die Fähigkeit, abgenommen haben, Zeitkosten des Verkehrs zu erleiden. Da sich die Zeitkosten des Verkehrs teilweise durch die Inkaufnahme höherer Geldkosten für eine schnellere Beförderung einsparen lassen und die verkehrstechnischen Voraussetzungen hierfür laufend verbessert werden, resultierten beide gegenläufige Entwicklungen in einer Vergrößerung der verkehrlichen Spielräume. Sie stellt eine Verkürzung ökonomischer Entfernungen dar und wird auch verkehrliche „Maßstabsvergrößerung“ genannt²⁾. Sie ist allerdings

2) Vgl. hierzu Gottfried Müller: Ziele der Raumordnung und Landesplanung nach dem Gliederungsprinzip der funktionsgesellschaftlichen Siedlungsstruktur, in: Funktionsgerechte Verwaltung im Wandel der Industriegesellschaft, Schriftenreihe der Hochschule Speyer Bd. 43, Berlin 1969, S. 35 ff., insbes. S. 38.

nicht, wie etwa bei der Propagierung von Gebiets-„reformen“ gern unterstellt wird³⁾, von genereller, sondern nur von spezieller Natur, und zwar in personaler, lokaler und zeitlicher Hinsicht.

An der verkehrlichen Maßstabsvergrößerung nehmen zwar sehr viele, aber keineswegs alle Bürger teil. Im Personenverkehr ist sie vor allem durch die individuelle Motorisierung, die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in Ballungsräumen sowie durch die Entwicklung des die Ballungszentren verbindenden Verkehrs mit Luxuszügen und Flugzeugen herbeigeführt worden. Am individuellen Kraftverkehr kann nur ein Teil der Bevölkerung aktiv teilnehmen. Der Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in Ballungsräumen steht eine Verschlechterung oder gar Beseitigung dieses Verkehrs in anderen Gebieten gegenüber. Zum modernen kollektiven Fernreiseverkehr haben Großstadtbewohner einen viel leichteren Zugang als andere. Von verkehrlicher Maßstabsvergrößerung kann auch insoweit keine Rede sein, als sich die Teilnehmer am Straßenverkehr auf bestimmten Strecken und zu bestimmten Zeiten mit der Zunahme des individuellen Verkehrs in steigendem Maße gegenseitig behindern.

Größere Erreichbarkeit

Wenn die Stadtwanderung nicht durch die Urbanisierung des ländlichen Lebens gebremst werden kann, käme es angesichts der beschriebenen gegenwärtigen Egalisierung der Ansprüche an die Wohnsitzzeigenschaften zu einer unausweichlichen allmählichen Entleerung des ländlichen Raumes von Menschen. Inwieweit sich das Leben auf dem Land durch die Erfüllung dieser Ansprüche über-

3) Gegen diese Praxis beispielsweise Hans Hirsch: Ökonomische Maßstäbe für die kommunale Gebietsreform – Eine Kritik der nordrhein-westfälischen Reformvorhaben unter besonderer Berücksichtigung des Aachen-Gesetzes, Abhandlungen zur Kommunalpolitik Bd. 3, Köln 1971.

UFR 2/73

**Die
junge Rama.
Voller Geschmack
und Vitamine.**



haupt urbanisieren läßt, ist vor allem eine Frage der Entwicklung jener Wechselbeziehungen, die zwischen der Konkurrenz auf den ländlichen Arbeits- und Einkaufsmärkten; dem Angebot öffentlicher Leistungen auf dem Land und den verkehrlichen Möglichkeiten bestehen.

Betrachtet man diese Wechselbeziehungen vom Verkehrsaspekt her und unterstellt man, daß die beiden anderen Pole (Märkte, öffentliche Leistungen) unverändert sind, so zeigt sich folgendes: In dem Maße, in dem der verkehrliche Spielraum im Personen- und im Güterverkehr erweitert wird, werden für die davon Begünstigten die Grenzen der Erreichbarkeit auswärtiger Angebote (bzw. Nachfrage) hinausgeschoben. Die ökonomischen Entfernungen vom Dorf zur Stadt und zwischen den städtischen Zentren verschiedener Stufe verkürzen sich; die städtischen Wahlmöglichkeiten erschließen sich also den Landbewohnern. Die ökonomischen Entfernungen werden ferner verkürzt, wenn solche Nachrichtendienste verbessert und verbilligt werden, die Reisen ersetzen und Reisen oder Transporte beschleunigt veranlassen können. Die Verbesserung der Fernübermittlung von Ton- und Bildarbeiten kann schließlich jene kulturellen Bedürfnisse besser als bisher befriedigen helfen, für die es am Ort innerhalb der Reisereichweite an unmittelbaren Angeboten mangelt.

Die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist grundsätzlich nur von der Zahlungsbereitschaft der Bürger abhängig, die aktive Benutzung von Mitteln für den individuellen Personen- und Güterverkehr dagegen auch von deren persönlicher Eignung für die Privathaushalte. Wer überhaupt nicht oder nicht immer zur verkehrlichen Selbstbedienung fähig ist, erleidet infolgedessen bei einer Verschlechterung der öffentlichen und privatgewerblichen Verkehrsangebote eine volle oder teilweise verkehrliche Maßstabsverkleinerung. Vor allem die Verschlechterung der öffentlichen Verkehrsangebote muß bei vielen Betroffenen die Neigung zur Stadtwanderung auslösen oder verstärken⁴⁾.

Konzentration des Angebots

Soweit es nicht gelingt, die sich gegenwärtig öffnende Schere zwischen der Maßstabsvergrößerung für die einen und der Maßstabsverkleinerung für die anderen Personengruppen wenigstens wieder einigermaßen zu schließen, werden ländliche Räume, wenn überhaupt, nur selektiv urbanisiert. Mit den aus diesem Grund Abwandernden geht ihnen selbst Wirtschaftskraft verloren. Und in den städtischen Aufnahmegebieten wird der Anteil der

⁴⁾ Vgl. meine Beiträge zur künftigen Verkehrsbedienung ländlicher Räume. Karl Oettle: Die öffentliche Flächenverkehrsbedienung ländlicher Räume in raumordnerischer Sicht, in: Schwarzsche Vakanzen-Zeitung 102 (1976), S. 141 ff.; ders.: Verkehrsprobleme im ländlichen Raum, in: größere Zusammenhänge gestellt, in: Der Landkreis 46 (1976), S. 211 ff.

älteren, zur verkehrlichen Selbstbedienung nicht mehr fähigen oder willigen Menschen zumindest an der inländischen Gesamtzuwanderung steigen.

Die verkehrliche Maßstabsverkleinerung für einen Teil der Landbewohner ist ein spezielles Symptom einer generellen gesellschafts- und betriebswirtschaftlichen Entwicklung unserer Zeit, nämlich der Konzentration privater und öffentlicher Angebote an Sachleistungen, Dienstleistungen und Arbeit. Sie besteht zunächst darin, daß die Zahl der privaten Unternehmungen und der öffentlichen Betriebe abnimmt und die durchschnittliche Größe von beiden Einzelwirtschaften zunimmt. Dadurch wird die Konkurrenz in der privaten Wirtschaft und – soweit vorhanden – auch die Konkurrenz zwischen ihr und der öffentlichen Wirtschaft verdünnt, wenn Gegenwirkungen etwa in Form eines verstärkten internationalen Wettbewerbs oder einer verschärften nationalen Wettbewerbspolitik ausbleiben. Zusätzlich wird die Konzentration privater und öffentlicher Angebote heute in räumlicher Hinsicht durch innerbetriebliche Maßnahmen der verbleibenden Anbieter vorangetrieben. Dies müßte keineswegs mit der Unternehmungs- oder Betriebskonzentration Hand in Hand gehen, denn es ist sogar vorstellbar, daß der Wegfall der selbständigen Anbieter – räumlich gesehen – von den verbleibenden Anbietern teilweise oder gänzlich ausgeglichen wird, indem sie die Angebotsstellen (Filialen) oder – im Linienverkehr – die bedienten Routen vermehren.

Werden die Konkurrenz und die räumliche Angebotsdichte vermindert, so werden die schwach besiedelten Gebiete offenbar um so stärker als die stark besiedelten getroffen, je gleichartiger die Entwicklungen in den unterschiedlichen Typen von Siedlungsräumen verlaufen und je weniger sie in bevölkerungsarmen Siedlungsräumen gebremst werden. Man kann sich Angebotskonzentrationen denken, die derart nach der Besiedlungsdichte differenziert sind, daß sie um so geringer bleiben, je weniger bevölkert ein Landstrich ist. Selbst dann wäre noch nicht sicher verhindert, daß der raumwirtschaftliche Wettbewerb zwischen den Siedlungsgebieten zugunsten der Ballungs- und Verdichtungsgebiete beeinflußt wird. Der Wegfall des einzigen örtlichen oder kleinräumlichen Anbieters oder des einzigen Konkurrenten eines verbleibenden Anbieters auf dem Lande kann viel einschneidender sein als die Halbierung der Wettbewerberszahl etwa von zwanzig auf zehn in einem städtischen Raum.

Gewiß gibt es bei der Angebotskonzentration räumliche Unterschiede. Die Standortentscheidungen der privaten Wirtschaft nehmen jedoch – in Übereinstimmung mit ihren Zielen – keine und die Bedienungsentscheidungen der öffentlichen Wirtschaft – im Widerspruch zu ihren Zielen – nicht

genügend Rücksicht auf das noch nicht aufgegebene raumwirtschaftspolitische Ziel, alle Siedlungsgebiete unseres Staatswesens als solche zu erhalten⁵⁾.

Die Angebotskonzentration wirkt dem Beitrag entgegen, den die spezielle verkehrliche Maßstabsvergrößerung durch Vermehrung der Wahlmöglichkeiten zur Urbanisierung des ländlichen Lebens zu leisten vermag. Je nach ihrem Ausmaß macht die Angebotskonzentration die Vorteile des Verkehrs, größere Räume erreichen zu können, teilweise oder gänzlich zunichte, da durch sie der Anreiz hierzu abnimmt. Es kann sogar der Fall sein, daß die Gegenwirkungen der Angebotskonzentration die günstigen Effekte der größeren verkehrlichen Aktionsräume übertreffen. Infolgedessen tritt neben jene Einteilung der Landbewohner, die sich daraus ergibt, daß spezielle verkehrliche Maßstabsvergrößerungen und -verkleinerungen gleichzeitig ablaufen, eine zweite. Sie trennt die Menschen, die sich mit dem gering bleibenden Urbanisierungsgrad ländlichen Lebens abfinden, von jenen, die sich mit diesem Zustand nicht zufriedengeben und ein weiteres Potential für die Stadtwanderung bilden.

Expansionskonkurrenz und Größenideologien

Eine wichtige Ursache der Angebotskonzentration sind die Größenfragen. Bei ihnen handelt es sich einerseits um rationale Fragen nach der stärkeren Ausnutzung von Größendegressionen der Kosten, auf der anderen Seite sind aber auch fragwürdige Größenideologien wirksam.

Das Streben, die Kapazitätsgrößendegression (Betriebsgrößen-, Aggregatsgrößendegression) der Kosten mehr als bisher auszunützen, trägt sowohl zur Konzentration privater Unternehmungen und öffentlicher Betriebe als auch zur Verringerung der räumlichen Angebotsdichte bei. Das Bemühen, die Beschäftigungsmengendegression und die AufLAGengrößendegression der Kosten möglichst weitgehend auszuschöpfen, vermindert nur bzw. vorwiegend die räumliche Angebotsdichte. Die beiden letztgenannten Kostendegressionen lassen sich bei gegebener räumlicher Verteilung der Nachfrage nach Sach- oder Dienstleistungen um so besser wahrnehmen, je stärker die Nachfrage räumlich gebündelt befriedigt wird.

Wo marktlicher Wettbewerb herrscht, also in der privaten Unternehmerwirtschaft sowie zwischen ihr und einem Teil der öffentlichen Wirtschaft, stehen die Bestrebungen, sich kostenwirtschaftliche Größenvorteile zu verschaffen, in enger Wechsel-

beziehung zu Wandlungen der Konkurrenzstruktur und damit zu Veränderungen in der Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs. Treten in einem Wirtschaftszweig im Hinblick auf dieses Bestreben Schrittmacher auf, so gelingt es ihnen häufig, sich Vorsprünge in der Wettbewerbsfähigkeit zu verschaffen, die die Konkurrenten zum Nachfolgen oder Aufgeben veranlassen. Eine solche „Expansionskonkurrenz“ verdünnt wenigstens auf längere Sicht den Anbieterwettbewerb, wenn wettbewerbspolitische oder marktliche Gegenströmungen fehlen oder schwächer sind; die marktlichen Gegenströmungen könnten etwa im Vordringen ausländischer Konkurrenten oder in einem Anwachsen der Nachfrage bestehen.

Die Schwächung der Angebotskonkurrenz schränkt die Wahlmöglichkeiten der Nachfrager ein. Schreitet sie in ländlichen Gebieten rascher voran als in städtischen, so vergrößert sie die ohnehin zwischen Land- und Stadtbewohnern bestehenden Unterschiede in den Möglichkeiten, bei der Deckung von Erwerbs- und von Verbrauchsbedürfnissen zu wählen.

Vor allem in der öffentlichen Wirtschaft und in der Verwaltung sind neben den kostenwirtschaftlichen Gründen für Angebotskonzentrationen größenideologische Ursachen zu finden. Häufig wird bei Konzentrationsentscheidungen allein oder hauptsächlich auf deren kostenwirtschaftliche Seite abgestellt, und es wird dabei die nutzenwirtschaftliche Seite ignoriert oder vernachlässigt. Das ist schon in rein ökonomischer Sicht falsch. Hinzu kommt, daß ein rein ökonomisches Verhalten für die öffentliche Hand unzulänglich ist, da sie wegen staats-, gemeinde- und gesellschaftspolitischer Ziele tätig wird. Schließlich regiert dort eine ökonomistische Größenideologie, wo rein ökonomische Konzentrationsargumente ausschlaggebend sind, die bloße Behauptungen – beispielsweise über kostenoptimale Betriebsgrößen – darstellen.

Abnehmende wirtschaftliche Tragfähigkeit

Selbst bei fehlender Angebotskonzentration würde die wirtschaftliche Fähigkeit ländlicher Räume, private Unternehmungen und öffentliche Dienste zu tragen, durch jene Stadtwanderung beeinträchtigt, die von der Unzufriedenheit bestimmter Bevölkerungsgruppen mit dem status quo der Wahlmöglichkeiten und von der verkehrlichen Maßstabsverkleinerung ausgelöst wird. Die Angebotskonzentration verringert aber diesen status quo und setzt damit einen Schrumpfungsprozeß der wirtschaftlichen Tragfähigkeit⁶⁾ ländlicher Gebiete in Gang, der sich selbst nährt und in letzter Konsequenz zur völligen oder fast völligen Entvölkerung

⁵⁾ Vgl. die in Anmerkung 3 genannte Quelle mit dem Bundesraumordnungsprogramm: Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.): Raumordnungsprogramm für die großräumige Entwicklung des Bundesgebietes, Bonn o. J. (1975), insbes. S. 1.

⁶⁾ Zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit von Orten und Räumen vgl. Gerhard Isenberg: Existenzgrundlagen in Stadt- und Landesplanung, Tübingen 1965, S. 189 ff., mit Hinweisen auf frühere (wegweisende) Veröffentlichungen Isenbergs zur Sache.

führen muß, wenn ihm nicht Einhalt geboten wird. Die Angebotskonzentration veranlaßt nämlich zusätzliche Abwanderungen, und der damit einhergehende Nachfrageschwund im ländlichen Raum erzeugt bei Konstanz der Konzentrationsziele weitere Konzentrationsimpulse. Werden die Konzentrationsziele erhöht, so wird das Wechselspiel zwischen Abwanderung der Landbewohner und Erweiterung der Angebotskonzentration beschleunigt.

In einer reinen Marktwirtschaft, die lediglich auf unbeeinflussten einzelwirtschaftlichen Entscheidungen Privater basiert, kann die skizzierte Entleerungsschraube kaum zum Stillstand gebracht werden, solange die Urbanisierungswünsche so weit verbreitet sind wie heute. Eine gewisse bremsende Wirkung übt in ausgewählten Gebieten die Teilrückwanderung aus der Stadt aus. Sie wird jedoch, wenn überhaupt, nur in Einzelfällen so stark sein, daß sich dadurch ein ländlicher Raum in einen städtischen verwandelt und, statt Wirtschaftskraft zu verlieren, diese auf längere Sicht hinzugewinnt.

Was über die allmähliche Entleerung ländlicher Räume gesagt wurde, gilt nicht für jene ländlichen Randgebiete von Städten und städtischen Räumen, die beliebte Ziele der halben Rückwanderung aus der Stadt und der halben Stadtwanderung sind. Solche Gebiete wachsen in den benachbarten städtischen Raum hinein und erhalten oder vergrößern ihre wirtschaftliche Tragfähigkeit. Sie sind um so eher jener Typus unserer Siedlungsgebiete, der vornehmlich oder gar allein von den derzeitigen Wanderungstendenzen unserer Bevölkerung profitiert, je weiter sich das Bedürfnis nach der Verbindung städtischen und ländlichen Lebens ausbreitet und je mehr es befriedigt wird. Davon abgesehen stellen sie jedoch weder allein noch als Ganzes einen sozialökonomisch unproblematischen Gebietstypus dar.

Was die städtischen Randgebiete an Bevölkerung und Wirtschaftskraft dazugewinnen, wird unter sonst gleichen Bedingungen – insbesondere bei Konstanz der Gesamtbevölkerung – von den Städten und den stadtfernen ländlichen Räumen abgezogen. Demnach büßen unter dieser Voraussetzung auch die Städte in dem Maße an wirtschaftlicher Tragfähigkeit ein, in dem die halbe Rückwanderung aus der Stadt nicht durch die (volle) Stadtwanderung ausgeglichen wird. Die Hinausverlagerung von Wirtschaftskraft und damit auch von Steuerkraft⁷⁾ wird jedoch nicht oder nur teilweise von einer Hinausverlagerung öffentlicher Aufgaben begleitet. Vielmehr besteht ein wesent-

licher Vorzug der halb-städtischen, halb-ländlichen Gebiete gerade darin, daß städtische Angebote privater und öffentlicher Natur in Reichweite sind.

Kostensteigerungen bei Nutzenminderungen

Die wesentlichsten raumwirtschaftlichen Folgen der zunehmenden Präferenz für das städtische Umland und ihrer Erfüllung lassen sich zusammengefaßt wie folgt beschreiben:

- Die städtischen Siedlungskörper breiten sich aus.
- Wo dies, wie in den Ballungsgebieten, großflächig geschieht, gehen im Stadtumland gesuchte Vorteile des ländlichen Lebens allmählich wieder verloren, und zwar vor allem solche, die in der größeren Ruhe und Naturnähe bestehen.
- Die am Stadtrand hinzukommenden neuen Siedlungen haben eine geringere Bevölkerungsdichte als die Stadt; diese verliert ihrerseits an Siedlungsdichte, wenn nicht eine häufig stattfindende Überbelegung in sanierungsbedürftigen Vierteln mit wirtschaftlich schwacher Bevölkerung für eine Kompensation oder gar Überkompensation sorgt.
- Von den etwaigen Eingemeindungen abgesehen, geht der Stadt auch bei einer derartigen Bevölkerungssubstitution Wirtschaftskraft oder zumindest ein sonst zu erwartender Zuwachs an Wirtschaftskraft verloren.
- Der flächiger werdende städtische Siedlungskörper ist unter sonst gleichen Bedingungen mit all den öffentlichen und privaten Sach- und Dienstleistungen im Durchschnitt nur unter steigenden Geldkosten zu bedienen, die (wie Versorgungs-, Entsorgungs-, Verkehrsanschluß-, Beförderungsleistungen) in räumlicher Ausdehnung erbracht werden oder des Einzeltransports bedürfen.
- Zugleich steigen unter sonst gleichen Bedingungen die durchschnittlichen Zeitkosten der Beförderung.
- Mit der Zunahme der Bevölkerung des städtischen Siedlungskomplexes, mit der durchschnittlichen Zunahme der finanziell erfüllbaren Ansprüche an die Lebenshaltung sowie mit der Angebotskonzentration steigt der Bedarf an Großanlagen vor allem der Versorgung, der Entsorgung und des Verkehrs, die kaum jemand wegen ihrer Lästigkeit in seiner Nachbarschaft wünscht. Werden sie im städtischen Siedlungskörper selbst untergebracht, verursachen sie mit ihren Nebenwirkungen hohe gesellschaftliche Kosten. Werden ihre Standorte über die Peripherie der Stadtlandschaft hinausgeschoben, entstehen wegen der größeren Entfernung zu den bedienten Bedarfsschwerpunkten hohe zusätzliche Geldkosten und – im Verkehr – teilweise auch zusätzliche Zeitkosten.

⁷⁾ Über steuersystematische Gründe einschlägiger siedlungsstruktureller Fehlentwicklungen in Nordamerika vgl. Hans-Wilkin von Borries: Raumplanung und kommunales Finanzwesen in amerikanischen Stadtregionen (Metropolitan Areas), Köln-Mülheim 1964.