

Gerhard BAHRENBURG, Bremen<sup>1</sup>

## Bremen: Stadt – Stadtregion – Regionalstadt

### Summary

Bremen: City – City Region – Urbanized Area

During the past thirty years German cities have experienced remarkable changes that are usually summarized by the term suburbanization. The paper describes this process taking the region of Bremen as an example. At the beginning suburbanization was restricted to the residential population, later on central facilities and jobs followed. As a result the suburban communes in the former rural hinterland became gradually independent of the city.

Central cities claim that because of the German system of income tax distribution suburbanization led to a severe decline of their revenues. This argument does not apply to the City of Bremen. In the City of Bremen enough 'open land' is available that could be turned into (sub)urban land uses.

Die Großstädte Deutschlands haben in den letzten Jahrzehnten einen bemerkenswerten Wandel erfahren, der unsere Vorstellung von ‚der Stadt‘ als einer kompakten Einheit, deren Kennzeichen ‚Dichte, Größe und Heterogenität‘ sind, und damit den Begriff ‚Stadt‘ selbst in Frage gestellt hat. Sogar das ‚Verschwinden der Städte‘ wird schon thematisiert (VENTURI 1997), und/oder man spricht von Agglomerationen, von Stadtland (HOLZNER 1985), StadtLand (HÄUSSERMANN und SIEBEL 1997, 47) oder von ‚Zwischenstadt‘ (SIEVERTS 1997). Diesen Beobachtungen entsprechen Prozesse der Dezentralisierung der Städte (HÄUSSERMANN und SIEBEL 1997) oder der ‚Auflösung der Stadt in die Region‘ (BAHRENBURG 1997b), die vor allem, aber nicht nur mit der Suburbanisierung in Verbindung stehen. Sie sollen zunächst für die Stadt Bremen nachgezeichnet werden. Anschließend wird

---

<sup>1</sup> Die in dem Aufsatz präsentierten Daten basieren, soweit nicht anders vermerkt, auf Sonderauswertungen der Statistischen Landesämter Bremen und Niedersachsen. Sie wurden zum Teil in einem von der DFG geförderten Projekt „Raumstruktur und Verkehrsmittelnutzung in der Stadtregion“ aufbereitet. Mein Dank gilt den genannten Institutionen für die geleistete Hilfe. Meiner Mitarbeiterin, Frau Dipl. Geographin Kerstin Albers, danke ich besonders gerne. Sie hat den größten Teil der aufwendigen Berechnungen durchgeführt.

kurz auf ihre unterschiedliche Bewertung eingegangen, um schließlich einen kursorischen Blick auf die Zukunft der Städte zu werfen.

## 1 Suburbanisierung in der Region Bremen

### 1.1 Bevölkerung

Mit dem Beginn der Industrialisierung und der Herausbildung der industriellen Großstadt setzte gleichzeitig die Abwanderung aus der Stadt in das ländliche Umland ein. Sie wurde zuerst in London beobachtet, und zwar bereits im 17. und 18. Jahrhundert, und beschleunigte sich mit dem Aufkommen der Eisenbahnen (vgl. SCHMITZ 1999, 25–26). Allerdings konnten sich nur wohlhabende Familien den Umzug aufs Land leisten. Den wenigen Stadtflüchtlingen stand die große Zahl derjenigen gegenüber, die in der

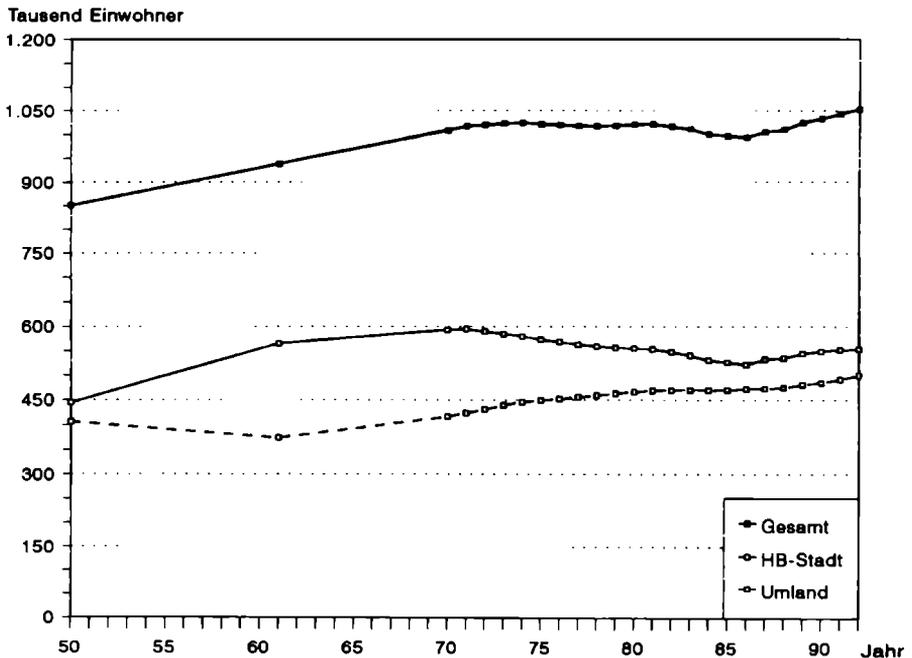


Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung in der Region Bremen

wachsenden Industrie der Städte nach Arbeit suchten. So führte die Industrialisierung gleichzeitig zur Verstädterung. Dieser in Deutschland ungefähr ein Jahrhundert dauernde Prozeß läßt sich in der Region Bremen bis etwa 1960 beobachten (vgl. Abb. 1 und 2).<sup>2</sup> Bedingt durch den wirtschaftli-

<sup>2</sup> Als Region Bremen wird hier die Stadt Bremen zusammen mit den 30 Umlandgemeinden bezeichnet, die bis zu 30 km vom Bremer Stadtzentrum entfernt sind (vgl. Abb. 2).

chen Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg wurden die Industriestädte zu Wachstumszentren, in die neben den Flüchtlingen die Bevölkerung aus den ländlichen Gebieten zog. Verstärkt wurde dieser Prozeß durch den mit der Mechanisierung der Landwirtschaft einsetzenden Verlust von landwirtschaftlichen Arbeitsplätzen. Typisch für diese Phase ist daher neben dem Wachstum der Stadt der gleichzeitige Bevölkerungsrückgang im ländlichen Umland von Bremen. Mit der Arbeitsaufnahme in der Stadt war auch mei-



Abb. 2: Die Region Bremen

stens ein Umzug verbunden. Die langen Wege ließen angesichts der mangelnden Pkw-Verfügbarkeit ein Wohnenbleiben auf dem Lande nicht zu.

In dem Jahrzehnt 1960–1970 ändert sich dieses Bild. Das anhaltende Wirtschaftswachstum führt zwar zu einer weiteren Zunahme der Bevölke-

rung in der Stadt, die Verstädterung geht – wenn auch abgeschwächt – weiter; gleichzeitig wächst aber auch die Bevölkerung im Umland, und zwar sogar etwas stärker als in Bremen selbst (Abb. 1).<sup>3</sup> Offensichtlich erreicht in diesem Jahrzehnt die Suburbanisierung zum ersten Mal ein quantitativ signifikantes Ausmaß. Sie wird begünstigt durch die mittlerweile gestiegenen Haushaltseinkommen und die positiven wirtschaftlichen Zukunftserwartungen. Vielen Haushalten wird nicht nur die Anschaffung eines Pkws ermöglicht, wodurch straßenkilometrisch längere Arbeitswege bei im wesentlichen gleichem Zeitaufwand in Kauf genommen werden können, sondern auch die Realisierung des Wunsches nach einem Wohnen ‚im Grünen‘, meistens durch den Erwerb eines Eigenheims. Insgesamt ist diese – kurze – Phase durch die Gleichzeitigkeit von Urbanisierung und Suburbanisierung bestimmt: Die Stadt wächst zwar noch, aber verlangsamt, während das noch weitgehend ländlich geprägte Umland deutlich zu wachsen beginnt.

Für die Städte bedeutete dies eher eine Entlastung, nämlich eine gewisse Entspannung auf dem Wohnungsmarkt. Dementsprechend wurde seitens der Städte diese Entwicklung – im Unterschied zu heute – auch nicht kritisch gesehen. Im Gegenteil: Da die Bevölkerung in den Städten weiter zunahm, richtete man sich eher auf ein weiteres Wachstum ein. So nahm man in der Stadtplanung Bremens Ende der 60er Jahre noch an, die Einwohnerzahl der Stadt würde in den nächsten Dekaden auf ca. 800.000 steigen. Und die planerische Sorge galt ausschließlich der Frage, wie man für diese Bevölkerung ausreichend Wohnraum zur Verfügung stellen könne. In dieser Zeit wurden in den Städten die letzten Großwohnsiedlungen geplant und realisiert, in Bremen zum Beispiel das berühmt-berüchtigte Osterholz-Tenever, von der Bevölkerung bald als ‚Klein Manhattan‘ bezeichnet, da die geforderte hohe Dichte das Bauen ‚in die Höhe‘ notwendig machte.

In den 70er Jahren schwächt sich das wirtschaftliche Wachstum ab, besonders in der Industrie kommt es zu Einbrüchen (für Bremen vgl. TAUBMANN 1980), die Suburbanisierung setzt sich ungebrochen durch (Abb. 1): Die Bevölkerung der gesamten Region Bremen stagniert; in der ersten Hälfte der 80er Jahre geht sie, bedingt durch die wirtschaftliche Schwäche der Region, insbesondere Bremens, sogar leicht zurück. Es kommt zu einer Umverteilung innerhalb der Region: Die Kernstadt schrumpft, das Umland wächst. Für diesen Zeitraum treffen die üblichen

---

<sup>3</sup> Abb. 1 basiert u.a. auf den Volkszählungsdaten von 1961 und 1970. Betrachtet man die Bevölkerungen für die einzelnen Jahre, stellt man fest, daß 1963 das erste Jahr war, in dem die Bevölkerungszunahme im Umland größer als in Bremen war (vgl. SCHNURR 1983).

Definitionen der Suburbanisierung zu. So bezeichnen z.B. BUCHER und KOCKS als Suburbanisierung die „intraregionale Dekonzentration von Bevölkerung, Arbeitsplätzen und Infrastruktureinrichtungen in verdichteten Regionen (= Regionen mit mindestens einer großen Kernstadt) ... Es handelt sich um einen räumlich begrenzten Veränderungsprozeß, der mit einer absoluten oder zumindest relativen Bedeutungsabnahme der jeweiligen Kernstadt in bezug auf einzelne Funktionen wie Wohnen oder Arbeiten verbunden ist ... Entscheidend ist, daß sowohl intraregionale als auch interregionale Austauschprozesse zu positiven Salden, zu einer Bedeutungszunahme des suburbanen Raumes führen“ (1987, 689/690). Dieser Prozeß hält bis heute an. Er wird allerdings seit Ende der 80er Jahre hinsichtlich der Bevölkerung durch die Zuwanderung aus Ostdeutschland und Osteuropa sowie die Wanderungsgewinne aus anderen Staaten überdeckt (vgl. Tab. 1).

Die Bedeutung der „interregionalen Austauschprozesse“ ist nicht zu unterschätzen. Gemeint ist damit z.B., daß in die Region einwandernde Haushalte/Betriebe gleich einen Wohnstandort/Betriebsstandort im Umland wählen. Per Saldo sind für die intraregionale Dekonzentration der Bevölkerung aber die Wanderungen zwischen Stadt und Umland entscheidend (vgl. Abb. 3 und Tab. 1<sup>4</sup>). Während der Saldo der Stadt Bremen mit dem übrigen Bundesgebiet leicht positiv ist, verlor die Stadt an das Umland im Zeitraum 1978–1994 pro Jahr durchschnittlich ca. 2.500 Einwohner.<sup>5</sup>

Der Rückgang der Wanderungsverluste in den 80er Jahren (Abb. 3) wurde im übrigen gelegentlich als Trendwende interpretiert: Die Suburbanisierung neige sich dem Ende zu und werde von einer Reurbanisierung abgelöst; das Wohnen in der Stadt werde wieder attraktiver, wofür auch der nicht zuletzt von den Yuppies und Dinks (double income no kids) getragene Prozeß der Gentrifizierung ein Indikator sei. Dabei wurde übersehen, daß es 1. während der gesamten Zeit der Suburbanisierung immer auch eine beträchtliche Zuwanderung aus dem Umland in die Stadt gegeben hat und daß 2. diese Zuwanderung in den 80er Jahren ebenfalls nachgelassen hat (Abb. 3). Augenfällig erscheint vielmehr der zeitliche Verlauf des Wanderungsvolumens zwischen Stadt und Umland. Er korreliert eng mit dem

---

<sup>4</sup> Für Vergleichszwecke enthält Tab. 1 auch die entsprechenden Daten für Hannover. Um die Suburbanisierung in den Regionen Bremen und Hannover miteinander vergleichen zu können, wurde für die Definition der Umländer das gleiche Kriterium gewählt, nämlich „mindestens 20% der Erwerbstätigen einer Gemeinde pendeln in die jeweilige Kernstadt“. Diesem Kriterium entspricht im Fall von Bremen das grau unterlegte Gebiet in Abb. 2.

<sup>5</sup> 1997 betrug der Wanderungsverlust gegenüber dem Umland 2.906 Einwohner (vgl. die Bremer Tageszeitung *WeserKurier* vom 6.8.98).

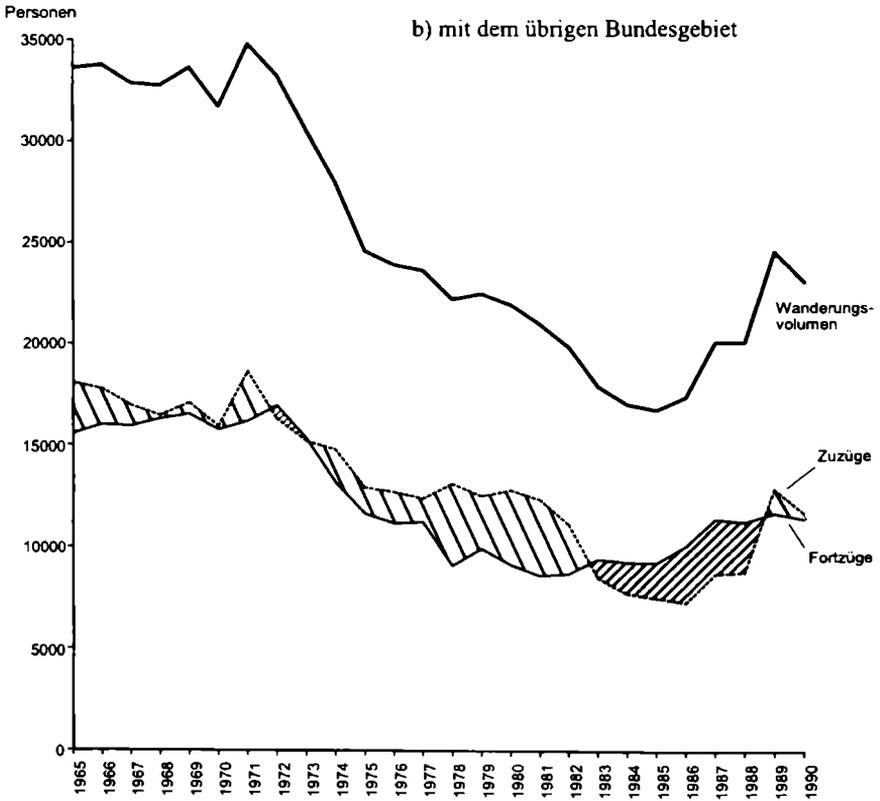
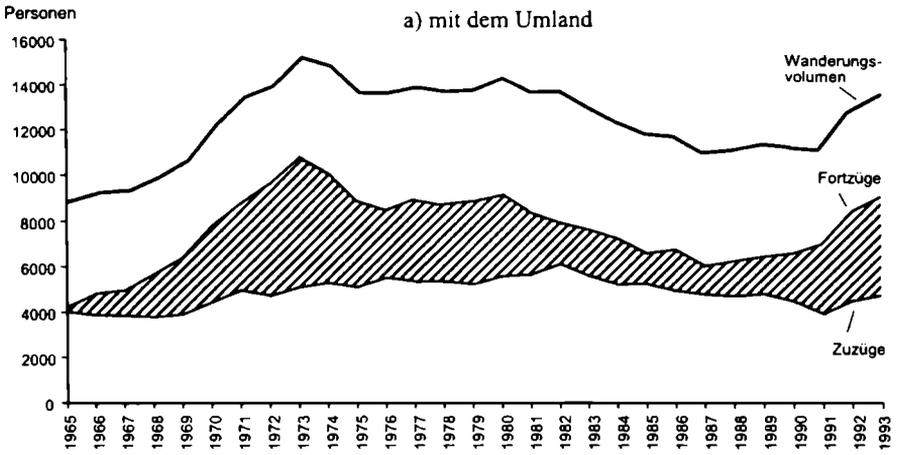


Abb. 3: Wanderungen der Stadt Bremen

Tab. 1: Summierte Wanderungsfälle für die Jahre 1978 bis 1994

	Alter (von ... bis unter ... Jahre)				Gesamt
	0-18	18-25	25-45	45-65	
Umland					
Fortzüge aus HB	23.546	22.686	55.593	21.171	122.996
Zuzüge nach HB	13.810	23.576	32.802	10.178	80.369
<i>Fortzüge aus H</i>	<i>29.876</i>	<i>34.385</i>	<i>78.786</i>	<i>31.246</i>	<i>174.293</i>
<i>Zuzüge nach H</i>	<i>17.073</i>	<i>42.906</i>	<i>57.668</i>	<i>18.770</i>	<i>136.417</i>
Saldo HB	-9.736	893	-22.791	-10.993	-42.627
<i>Saldo H</i>	<i>-12.803</i>	<i>8.521</i>	<i>-21.118</i>	<i>12.476</i>	<i>-37.876</i>
Übriges Bundesgebiet					
Fortzüge aus HB	23.171	48.961	78.934	23.277	174.343
Zuzüge nach HB	26.193	49.172	87.882	20.428	183.675
<i>Fortzüge aus H</i>	<i>27.498</i>	<i>56.342</i>	<i>106.457</i>	<i>31.731</i>	<i>222.028</i>
<i>Zuzüge nach H</i>	<i>24.550</i>	<i>85.949</i>	<i>108.777</i>	<i>26.092</i>	<i>245.368</i>
Saldo HB	3.022	211	8.948	-2.849	9.332
<i>Saldo H</i>	<i>-2.948</i>	<i>29.607</i>	<i>2.320</i>	<i>-5.639</i>	<i>23.340</i>
Ausland					
Fortzüge aus HB	17.356	13.495	39.246	18.584	88.681
Zuzüge nach HB	30.097	25.638	54.140	22.872	132.747
<i>Fortzüge aus H</i>	<i>12.098</i>	<i>10.271</i>	<i>28.351</i>	<i>9.162</i>	<i>59.882</i>
<i>Zuzüge nach H</i>	<i>24.086</i>	<i>26.679</i>	<i>43.209</i>	<i>13.241</i>	<i>107.215</i>
Saldo HB	12.741	12.143	14.894	4.288	44.066
<i>Saldo H</i>	<i>11.988</i>	<i>16.408</i>	<i>14.858</i>	<i>4.079</i>	<i>47.333</i>
HB = Stadt Bremen, H = Stadt Hannover					

Quelle: NEUTZE 1996, S. 47

zeitlich um 1–4 Jahre zurückverlegten Verlauf der Arbeitslosenquoten (vgl. NEUTZE 1996, 77–78). Das deutet darauf hin, daß die Umzugsbereitschaft eng mit den Zukunftserwartungen (Sicherheit des Arbeitsplatzes, Entwicklung des Haushaltseinkommens) gekoppelt ist. Da der Umzug ins Umland häufig mit dem Kauf eines Einfamilienhauses verbunden ist, bringt er stärkere und langfristige finanzielle Belastungen mit sich. Er erweist sich daher abhängiger von den konjunkturellen Erwartungen als ein Umzug vom Umland in die Stadt. Bei diesem sind die Wanderer überwiegend Auszubildende (vgl. Tab. 1), die mit dem Umzug seltener langfristige finanzielle Bindungen eingehen. Wie dem auch sei, in den 90er Jahren bewegt sich der Umlandwanderungsverlust von Bremen wieder auf dem gleichen Niveau wie Ende der 70er Jahre (Abb. 1; siehe auch Anmerkung 5).

Die Beobachtung der Bevölkerungssuburbanisierung führte zu Begriffen wie Stadtregion oder städtische Agglomeration, für deren Abgrenzung neben der Erwerbstätigkeit und der Einwohnerdichte die Berufspendlerverflechtungen ein gewichtiges Kriterium darstellten (vgl. BOUSTEDT 1975, Kap. 8). Gemeint ist damit die funktionale Einheit aus der Kernstadt und den Umlandgemeinden: Die Kernstadt fungiert zwar weiterhin als Wohnort, aber mit abnehmender Dominanz. Sie zeichnet sich vor allem durch ihre herausragende Bedeutung für den regionalen Arbeitsmarkt aus. Denn der weitaus größte Teil der Arbeitsplätze bleibt zunächst weiterhin in der Kernstadt, die Umlandgemeinden dienen lediglich als Wohn/Schlafstandorte für die Erwerbstätigen, die tagsüber ihrer Beschäftigung in der Kernstadt nachgehen und außerdem deren (ober)zentrale Einrichtungen in Anspruch nehmen. Das Umland wird sozusagen ein Parasit, insbesondere seit 1970. Denn dieses Jahr markiert die gesetzliche Änderung bei der Zerlegung der Lohnsteuer im Zuge der sog. „Großen Finanzreform“. Fiel bis dahin den Gemeinden, in denen der Arbeitsstandort lag, der Gemeindeanteil an der Lohnsteuer zu, so erhalten seitdem die Wohnortgemeinden diesen Anteil. Die Umlandgemeinden entwickelten sich dadurch allmählich zum sogenannten Speckgürtel. Denn es waren vorwiegend relativ gut verdienende Erwerbstätige, die die Stadt verließen. Die Änderung bei der Lohnsteuerzerlegung war damals gut begründet. Die Umlandgemeinden sollten in die Lage versetzt werden, die notwendige Infrastruktur für die wachsende Bevölkerung bereitzustellen. Die Kernstädte sehen diese Zerlegung heute aber zunehmend kritisch, denn „in der Zwischenzeit haben sich die Verhältnisse ... umgekehrt. Der öffentliche Ausbaubedarf der Umlandgemeinden im Zuge der Suburbanisierung hat sich normalisiert“ (HICKEL 1998, 38).

## 1.2 Arbeitsplätze

Es ist einleuchtend, daß der Suburbanisierung der Bevölkerung eine Suburbanisierung der Arbeitsplätze folgen muß, wenn auch mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung. Man denke nur an die zahlreichen haushaltsnahen Dienstleistungen, für die die Nähe zu den Wohnstandorten eine notwendige Voraussetzung ist. Daneben beginnen sich aber auch Betriebe im Umland anzusiedeln, deren Markt die Region insgesamt ist (z.B. großflächiger Einzelhandel, Großhandel) und/oder deren Markt überwiegend außerhalb der Region liegt (produzierendes Gewerbe, hochwertige Dienstleistungen, Transportunternehmen etc.). Diese Betriebe wählen einen Standort im Umland, weil sie keine geeignete, vor allem keine genügend große Fläche in der Stadt finden, die Bodenpreise im Umland günstiger sind, weil sie eine gute überregionale Erreichbarkeit anstreben (Standort entlang des die Kernstadt umgebenden Autobahnringes) oder weil sie von den Umlandgemeinden erfolgreicher umworben werden usw. Jedenfalls sind sie nicht auf eine in unmittelbarer Nähe wohnende Bevölkerung angewiesen. Ich bezeichne diese unabhängig von der Bevölkerungssuburbanisierung erfolgende Suburbanisierung der Arbeitsplätze als Nettosuburbanisierung oder eigenständige Suburbanisierung. Obwohl im Einzelfall durchaus Überschneidungen zwischen beiden Arten der Arbeitsplatzsuburbanisierung vorkommen, wurde versucht, das Ausmaß der Nettosuburbanisierung wenigstens grob abzuschätzen, und zwar für den Zeitraum 1970–1987 und getrennt für die einzelnen Unterabteilungen der Wirtschaftsstatistik.<sup>6</sup> Dazu wurde wie folgt vorgegangen. Zunächst wurde die Region in die beiden Teilräume Stadt Bremen und Umland aufgeteilt. Anschließend wurde für die jeweilige Unterabteilung eine hypothetische Zahl der Beschäftigten 1987 getrennt für die Stadt Bremen und das Umland berechnet, und zwar unter der Annahme, daß die Entwicklung der Beschäftigten 1970–1987 in beiden Teilräumen proportional zur Entwicklung der Bevölkerung verlaufen wäre. Diese beiden hypothetischen Größen für 1987 wurden anschließend korrigiert, um dem wirtschaftlichen Strukturwandel Rechnung zu tragen. Dieser Strukturwandel sorgte ja z.B. dafür, daß die Zahl der Beschäftigten in der Industrie insgesamt abnahm, während sie im tertiären Sektor in der Gesamtregion zunahm. Die Korrektur wurde so durchgeführt, daß in jeder Unterabteilung der Wirtschaftsstatistik die Summe der Beschäftigten in den beiden Teilräumen gleich der 1987 gegebenen Gesamtzahl der Beschäftigten in der Region Bremen ist. Die beiden entsprechend

---

<sup>6</sup> Dieser Zeitraum wurde gewählt, weil zwischen diesen beiden Jahren mit einer Volks- und Arbeitsstättenzählung nur Angaben über die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten vorliegen, aber nicht für die Gesamtzahl der Beschäftigten.

korrigierten Größen geben nun die 1987 zu erwartende Zahl der Beschäftigten in den Teilräumen Stadt Bremen und Umland an, falls keine Nettosuburbanisierung zu beobachten gewesen wäre. Die Differenz zur tatsächlichen Zahl der Beschäftigten 1987 ist dann ein Maß für die Stärke der Nettosuburbanisierung. Die Methode ist so angelegt, daß die Nettosuburbanisierungsverluste des einen Teilraums absolut gesehen gleich sind den Nettosuburbanisierungsverlusten des anderen.

Wie gesagt wurde diese Berechnung für alle 37 Wirtschaftsunterteilungen (sog. ‚Zweisteller‘ der Wirtschaftsstatistik) durchgeführt. Die Ergebnisse lassen sich kurz wie folgt zusammenfassen: Das Umland verzeichnet im Zeitraum 1970–1987 in fast allen Bereichen einen Nettosuburbanisierungsgewinn. Ausnahmen bilden vor allem der Stahl-, Maschinen- und Fahrzeugbau – ein Resultat der Ansiedlung von Mercedes-Benz in Bremen Anfang der 80er Jahre und mithin ein Erfolg der Bremer Industriepolitik, die Leder-, Textil- und Bekleidungsindustrie, die Energiewirtschaft und Wasserversorgung sowie die Gebietskörperschaften.<sup>7</sup> Diesem relativen Nettoverlust des Umlands (bzw. Nettogewinn der Stadt Bremen) von etwas mehr als 3.500 Beschäftigten steht aber ein relativer Nettogewinn des Umlands von fast 17.700 Beschäftigten gegenüber. Die Gewinne des Umlands (und die entsprechenden Verluste der Stadt Bremen) beim Groß- und Einzelhandel und bei Verkehr und Nachrichtenübermittlung überraschen kaum. Der Nettozuwachs bei den von Unternehmen und freien Berufen erbrachten Dienstleistungen – und hier besonders bei den unternehmensorientierten Dienstleistungen – zeigt aber neben einer verfehlten Bremer Wirtschaftspolitik, die lange Zeit einseitig auf die Förderung von Großbetrieben ausgerichtet war, auch, daß das Umland mittlerweile ein attraktiver Standort für relativ wenig Fläche benötigende Büroarbeitsplätze geworden ist. Gerade für diese Unterabteilung galt ja lange Zeit die Kernstadt als prädestinierter Standort.

Tab. 2: Beschäftigungsgewinne/-verluste 1970–1987

	Umland	Stadt Bremen
Saldo Nettosuburbanisierung	14.134	–14.134
Saldo Beschäftigung (insgesamt)	32.924	–23.964
Anteil Nettosuburbanisierung	ca. 43%	ca. 59%

<sup>7</sup> Das für Bremen relativ günstige Resultat bei den Gebietskörperschaften dürfte nicht zuletzt auf die Gründung der Universität Bremen zurückzuführen sein.

Zusammenfassend erweist sich, daß von den gesamten Beschäftigungsgewinnen des Umlands bzw. von den Beschäftigungsverlusten der Stadt Bremen ca. 50% auf den Effekt der Nettosuburbanisierung zurückgeführt werden können (vgl. Tab. 2). Zwar hat die Stadt Bremen insgesamt ihre Stellung als dominanter Arbeitsstandort in der Region weitgehend behaupten können, doch weist der Trend eindeutig auf eine allmähliche Angleichung in den beiden Teilräumen. Dies belegen auch die Daten für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der folgenden Jahre (vgl. Tab. 3). Die Stadt Bremen konnte zwar kurzfristig von dem konjunkturellen Boom 1989–1993 profitieren, doch 1997 bewegt sich die Beschäftigung wieder auf dem gleichen Stand wie 1987. Im Umland hat dagegen die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten stetig zugenommen.

Tab. 3: Beschäftigung („Arbeitsplätze“) in der Region Bremen  
1970 und 1997

		Bremen	Umland	Region
Alle Beschäftigten	1970	315.245	110.354	425.599
	1987	291.281	143.278	434.559
Sozialvers. Beschäftigte	1987	235.386	104.732	340.118
	1990	250.290	115.795	366.085
	1997	237.371	124.533	361.904

Mit der Arbeitsplatzsuburbanisierung haben sich auch die Berufspendlerrelationen auffallend verändert (vgl. Tab. 4). Während die Berufswege mit dem Ziel Stadt Bremen nur insgesamt um knapp 15.000 zugenommen haben, verzeichnet das Umland eine Zunahme um fast 50.000. Und während der in der Suburbanisierungsdiskussion häufig besonders herausgestellte Verkehr vom Umland in die Stadt Bremen einen Zuwachs von fast 24.000 Wegen aufweist, hat der Berufsverkehr innerhalb des Umlands um mehr als 43.000 Wege zugenommen, wovon auf den innergemeindlichen Berufsverkehr gut zwei Drittel entfallen. Damit wird die traditionelle Vorstellung des einseitig radial auf die Kernstadt ausgerichteten Berufsverkehrs allmählich obsolet. Im Berufsverkehr wird vielmehr zunehmend ‚kreuz und quer‘ gefahren. Dabei wirkt sich die Arbeitsstättensuburbanisierung durchaus positiv auf die zurückgelegten Weglängen aus, wie die hohe Zunahme des innerörtlichen Berufsverkehrs im Umland zeigt. Die Stadtregion Bremen entwickelt sich zusehends von einer einkernigen Nodalregion zu einem mehrkernigen Gebilde, einer Regionalstadt, die einer klaren Struktur ent-

behrt – eine Horrorvorstellung für viele Raum,ordner‘.<sup>8</sup>

Tab. 4: Berufspendlerrelationen in der Region Bremen

Orientierung der Pendler in der Region Bremen (1970 und 1987)			
	Absolute Anzahl der Berufspendler		
	Gesamt		Differenz
Quelle/Ziel	1970	1987	1987–1970
Bremen/Bremen	204.656	195.570	–9.086
Umland/Bremen	42.162	65.980	23.818
Bremen/Umland	4.997	10.995	5.998
Umland/Umland	13.608	27.852	14.244
Innergemeindlich	39.350	68.535	29.185
Region	304.773	368.932	64.159
Umland/Umland = Anzahl der Pendler, die in einer Umlandgemeinde wohnen, jedoch in einer anderen Umlandgemeinde arbeiten. Innergemeindlich = Anzahl der Pendler, die innerhalb derselben Umlandgemeinde wohnen und arbeiten.			

Dabei werden die Umlandgemeinden in funktionaler Hinsicht immer selbständiger. In den größeren von ihnen sind die unter- und mittelzentralen Einrichtungen vollständig vorhanden. Die größere Selbständigkeit des Umlands hat dessen allmähliche Abkopplung von der Kernstadt zur Folge, d.h. man kann heute ‚gut‘ im Umland leben, ohne dauernd die Kernstadt aufsuchen zu müssen. Die Kernstadt wird nur noch für die oberzentralen, hochrangigen Funktionen in Anspruch genommen.

## 2 Zur Kritik der Suburbanisierung

In Deutschland überwiegt gegenüber der Suburbanisierung eine äußerst kritische Einstellung. Wenn man nicht die Menschen kritisieren will, die ein Haus mit Garten einer engen Stadtwohnung vorziehen und die sich ein

<sup>8</sup> Vgl. auch die Typisierung der Umlandgemeinden in der Region Bremen in BAHRENBERG und PRIEBS 1995, S. 26ff.

solches Haus in der Stadt nicht leisten können, ist nicht ganz klar, was da eigentlich kritisiert wird. Mein Eindruck ist, die Suburbanisierung wird meistens kontrastiert mit einer idealisierten Vorstellung von Stadt, einem „Mythos der Alten Stadt“ (SIEVERTS 1997, 23ff.). Gemeint ist damit das Bild „von der urbanen Stadt“ als „feinkörnige Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Konsum und Freizeit, das Neben- und Miteinander von Jung und Alt, von Wohlhabend und Ärmlich im Stadtteil. Dieses Bild vom lebendigen Quartier wird von beinahe allen Planern und Politikern beschworen“ (HÄUSSERMANN und SIEBEL 1997, 42). Gefragt werden müsse aber, ob „die Erinnerung an die Gestalt der europäischen Stadt und ihre darin bewahrte Urbanität nur noch Nostalgie, wenn nicht reine Ideologie“ sei (ebenda, 43).

Konkret richtet sich die Kritik an der Suburbanisierung vor allem

1. gegen die gestreute Siedlungsstruktur im Umland und den damit verbundenen ‚Flächenverbrauch‘ sowie die Verlängerung der Wege zu den Aktivitätenstandorten,
2. gegen die ungleiche Lastenverteilung zwischen der Kernstadt und den Umlandgemeinden.

ad 1) Gewiß, man könnte die gleiche Zahl suburbaner Haushalte auf einer kleineren Fläche unterbringen,<sup>9</sup> aber wohl nur mit äußerst dirigistischen Maßnahmen. Und mit ‚Flächenverbrauch‘ ist ja nichts anderes gemeint als die Umwidmung agrarischer Nutzflächen für Siedlungszwecke, von der nicht bekannt ist, daß sie etwa die Produktion einer ausreichenden Menge von Nahrungsmitteln in Frage gestellt hätte.

Die Vermutung einer mit der größeren Siedlungsstreuung einhergehenden Verlängerung der Wege zwischen den Gelegenheitsstandorten, die zudem noch zu einer erhöhten Pkw-Nutzung führe, liegt zwar nahe, läßt sich aber nur schwer belegen. Man könnte auch die gegenteilige Hypothese aufstellen, daß sich nämlich mit zunehmender funktionaler Vollständigkeit des suburbanen Raumes auch die dortigen Weglängen verringern oder sich zumindest denjenigen in der Stadt annähern. So hat etwa die Arbeitsplatz-suburbanisierung in der Region Bremen dazu geführt, daß schon im Zeitraum 1970–1987 die durchschnittliche Länge der Wege zur Arbeit für die in der Kernstadt wohnenden Erwerbstätigen stärker zugenommen hat als für die Erwerbstätigen aus dem Umland (vgl. Tab. 5). Und 1987 waren die Berufswege innerhalb der Kernstadt (Relation Bremen/Bremen) etwa genauso lang wie die Berufswege innerhalb des Umlands (Relation Um-

---

<sup>9</sup> So ist die Einwohnerdichte in der Stadt Bremen etwa viermal so groß wie in den am stärksten verstäderteten suburbanen Gemeinden Achim, Stuhr oder Weyhe.

land/Umland, zu der die Wege innerhalb der Umlandgemeinden wie die Wege zwischen verschiedenen Umlandgemeinden gehören) (Tab. 5). Zu diesem Befund hat nicht unwesentlich die Verlagerung der Arbeitsstätten in der Stadt Bremen von den traditionellen Industriestandorten entlang der Weser in den Bremer Osten beigetragen: Diejenigen, die früher in den Arbeiterwohnquartieren entlang der Weser in unmittelbarer Nähe der Arbeitsplätze wohnten, müssen nun längere Pendlerwege in Kauf nehmen. Das, aber nicht nur das hat zu einer weitgehenden Trennung von Wohn- und Arbeitsstandorten innerhalb der ‚kompakten‘ Stadt beigetragen. Denn angesichts der hohen Pkw-Verfügbarkeit bedeutet die räumliche Nähe von Wohn- und Arbeitsstandorten nicht mehr, daß die Erwerbstätigen in der Nähe ihrer Arbeitsplätze wohnen (wollen).

Tab. 5: Durchschnittliche Länge der Berufswege in der Region Bremen (in m)

Quelle/Ziel	1970	1987	1987-1970
Bremen/Bremen	5.535	6.721	1.186
Umland/Bremen	17.979	18.657	678
Bremen/Umland	12.457	16.132	3.675
Umland/Umland	5.917	6.708	791

Das gilt im übrigen auch für die Beziehung zwischen Wohnstandorten und den Standorten anderer Gelegenheiten. So hat auch MÜLLER (1995) in Bremen keinen signifikanten Unterschied zwischen den alltäglich zurückgelegten Weglängen von Bewohnern eines reinen Wohnstadtteils (Neue Vahr) und eines stark durchmischten Stadtteils (Walle) feststellen können. Mit anderen Worten: Die kompakte, funktionsgemischte Stadt ist nicht gleichzeitig auch eine Stadt der tatsächlich ‚kurzen Wege‘.

Es spricht schließlich auch wenig für die Annahme, die Veränderungen im Modal Split während der letzten 30 Jahre, d.h. die Zunahme des Pkw-Anteils zuungunsten der ‚umweltverträglichen‘ Verkehrsarten Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, ÖPNV habe etwas mit der Weglänge zu tun. In der Stadt Bremen lassen sich nur knapp 18% der Umstiege auf den Pkw im Berufsverkehr im Zeitraum 1970-1987 auf längere Wege zurückführen (BAHRENBURG 1997a), im gesamten Berufsverkehr der Region Bremen sogar nur knapp 15% (BAHRENBURG und ALBERS 1998). Der weit überwiegende Teil

der Pkw-Zunahme resultiert aus einer anderen Verkehrsmittelwahl für den gleichen Berufsweg.

ad 2. Vor allem von Kommunalpolitikern der Kernstädte wird die ungleiche Lastenverteilung zwischen Kernstadt und Umland betont. Die Kernstadt sei durch die Suburbanisierung in eine finanzielle Bedrängnis geraten, die es ihr immer weniger ermögliche, die notwendigen Maßnahmen zur Daseinsvorsorge zu finanzieren. Einmal müsse sie die hochwertige Infrastruktur für die gesamte Region bereitstellen. Zum anderen seien es gerade die relativ gut verdienenden Bevölkerungsgruppen, die die Stadt verließen, wodurch es in der Stadt zu einer erhöhten Konzentration von Menschen komme, die relativ wenig Einkommensteuer zahlten und für die die Gemeinde steigende Sozialleistungen zu erbringen habe. Diese Schere aus geringeren Einnahmen und höheren Sozialleistungen öffne sich durch die Einnahmenverluste, die aus der Zerlegung der Lohnsteuer nach dem Wohnortprinzip resultierten, noch schneller<sup>10</sup>.

Bei dieser Problembeschreibung aus Sicht der Kernstädte sollte allerdings nicht übersehen werden, daß die Suburbanisierung bis etwa Mitte der 70er Jahre die Kernstädte wesentlich entlastet hat. In vielen Städten wären einfach nicht die Flächen vorhanden gewesen, um die in die Stadtregionen zuwandernde Bevölkerung, die einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der kernstädtischen Wirtschaftskraft geleistet hat, mit Wohnraum und der notwendigen materiellen Infrastruktur zu versorgen. Zumindest konnten durch die Suburbanisierung nicht nur innerstädtische Grünflächen erhalten bleiben, sondern es konnte auch die Wohnungsversorgung der in der Stadt bleibenden Bevölkerung verbessert werden. So kommen HAMMERSCHMIDT und STIENS sogar zu der Forderung, die Kernstadt-Umland-Wanderung „eher als Erfordernis denn als ‚Gefahr‘ (anzusehen), da damit nicht nur verteilungspolitischen Zielsetzungen entsprochen“ würde, „sondern zugleich die Kernstädte in ihrem Ziel unterstützt würden, vermittels ‚Entdichtung‘ ausgewogene Sozialstrukturen zu erhalten und die wachsenden Bedürfnisse der verbleibenden Bevölkerung besser als bisher zu befriedigen“ (596; sinngemäße Ergänzung in Klammer G.B.).

Im übrigen trifft die Flächenknappheit auf die Stadt Bremen nicht zu. Im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größenordnung ist die Einwohnerdichte in Bremen sehr gering, und zwar weniger als halb so groß wie in Hannover und Düsseldorf und etwa 0,6mal so groß wie in Stuttgart.<sup>11</sup> Und

<sup>10</sup> Zur relativen Berechtigung dieses Arguments siehe oben.

<sup>11</sup> Die Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1973, in dem die Bevölkerung in etwa das Maximum erreichte (vgl. NEUTZE 1996, 28).

hinsichtlich der Wohninfrastruktur liegt Bremen an der Spitze der deutschen Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern. Gleichzeitig weist es den geringsten Grad an durch die Verdichtung und die Industrie hervorgerufenen Belastungen auf (TAUBMANN 1980, 206/207). Dies ist nicht nur bedingt durch die relativ lockere Bebauung der eigentlichen Siedlungsfläche und die Dominanz der sog. Bremer Häuser, sondern vor allem durch die umfangreichen landwirtschaftlich genutzten Flächen am Stadtrand (vgl. TAUBMANN 1980, 207ff.). Einige dieser Flächen waren in den 60er Jahren, als die Stadt noch mit einem andauernden Bevölkerungswachstum rechnete (s.o.), für eine zukünftige Nutzung als Siedlungsfläche aufgekauft worden. Als das Bevölkerungswachstum jedoch ausblieb, wurde darauf verzichtet, sie als Bauland auszuweisen. Einige Flächen wurden sogar unter Naturschutz gestellt. Das bescherte der Stadt zwar attraktive Naherholungsgebiete, die vorwiegend von der Bevölkerung der nahegelegenen bürgerlichen Wohnquartiere genutzt werden, führte aber andererseits auch zu einer politisch geförderten, zumindest geduldeten Verknappung von Bauland, die wiederum die Suburbanisierung beschleunigte. Jedenfalls könnte die Stadt Bremen, nimmt man die o.g. anderen Städte zum Maßstab, gut 300.000 Menschen mehr beherbergen, und zwar ohne übermäßige Verdichtung, sondern bei sozusagen ‚suburbanen Dichten‘.

Die Suburbanisierung wurde von der Stadt allerdings kaum als Problem wahrgenommen, wenigstens so lange nicht, bis das Bundesland/der Zweistädtestaat Bremen im Zuge des stetigen wirtschaftlichen Rückgangs in eine „existenzbedrohende Finanzkrise“ (HICKEL 1998) geriet. Doch selbst heute ist die Bereitschaft, aktiv gegen die Suburbanisierung anzugehen, indem man etwa suburbanes Wohnen und Arbeiten auf der städtischen Fläche massiv förderte, nur vergleichsweise gering ausgeprägt. Das liegt nicht zuletzt daran, daß Bremens finanzielle Verluste durch die Suburbanisierung zu 85% im Rahmen des Länderfinanzausgleichs wieder zurückerstattet werden.<sup>12</sup>

Hier ergibt sich im übrigen ein interessanter Anknüpfungspunkt zur Frage der staatlichen Selbständigkeit Bremens. Denn die hohen Zuweisungen an Bremen im Rahmen des Länderfinanzausgleichs sind nicht zuletzt ein Grund dafür, warum die Eigenstaatlichkeit Bremens immer wieder von einigen Flächenländern implizit oder explizit in Frage gestellt wird. Bremen argumentiert dagegen, daß insbesondere im Fall von Stadtstaaten die Wirtschaftskraft und die Finanzkraft durch die Zerlegung der Lohnsteuer nach dem Wohnsitzprinzip auseinanderklaffen. Da der Lohn in Bremen erwirtschaftet wird (Wirtschaftskraft), die Lohnsteuer der Erwerbstätigen aus dem

<sup>12</sup> Diese Angaben nach HICKEL 1998, 39.

Umland aber nach Niedersachsen ‚zerlegt‘ wird, wird das Land „gegenüber seiner tatsächlichen Wirtschaftskraft – ungerechtfertigter Weise – ‚ärmer gerechnet‘ als es ist“ (STAUCH 1996, 3). Dieses „Ärmer-rechnen“ erreichte 1995 einen Umfang von mehr als 876 Mio. DM, wovon allein der zum größten Teil aus der Bevölkerungssuburbanisierung gegenüber Niedersachsen resultierende Verlust fast 835 Mio. DM und damit ca. 10% des Bremer Haushalts ausmachte (vgl. SCHLICHTING 1998, 194, Tab. 3). Das heißt, die für den Länderfinanzausgleich relevante ‚Finanzkraft‘ des Landes wäre im Fall einer Lohnsteuerzerlegung nach dem Arbeitsortprinzip um diesen Betrag höher und Bremen wäre möglicherweise sogar Geberland im Länderfinanzausgleich gewesen.<sup>13</sup>

Das Argument des „Ärmer-rechnens“ ist insofern berechtigt, als bei Stadtstaaten ein Erwerbstätiger, der ins Umland zieht, den Gemeindeanteil *und* den Länderanteil an der Lohnsteuer, die zusammen immerhin 57,5% der Lohnsteuer ausmachen, in das benachbarte Umland sozusagen ‚mitnimmt‘, während bei der Umlandwanderung aus einer Stadt in einem Flächenstaat diese beiden Anteile in der Regel in dem Bundesland verbleiben, in dem die betreffende Stadt liegt; es sei denn, diese Stadt liegt nahe an einer Ländergrenze.

Allerdings hinterläßt die Berufung Bremens auf die angeblich hohe Wirtschaftskraft auch einen schalen Eindruck. Denn sie beruht auf einem Vergleich der Wirtschaftskraft von Stadtstaaten und Flächenstaaten. Ein solcher Vergleich geht trotz der ökonomischen Dezentralisierungstendenzen immer noch deutlich zugunsten der Stadt aus (siehe auch die obigen Tabellen zur Beschäftigung). Jedenfalls spiegelt die relativ hohe Wirtschaftskraft Bremens nicht unbedingt besondere, und erst recht nicht besonders erfolgreiche wirtschaftspolitische Anstrengungen der Stadt wider. Und natürlich könnte man der Stadt in diesem Zusammenhang vorwerfen, nicht mehr genug getan zu haben, um die eigenen Bürger im Lande zu halten. Angesichts der vorhandenen Flächenreserven stoßen Klagen Bremens über die Suburbanisierungsverluste bei anderen Großstädten und Bundesländern jedenfalls kaum auf Verständnis.

### **3 Zur Zukunft der Stadt und der Regionalstadt Bremen**

Die Stadt war lange Zeit der Ort, an dem sich die Gesellschaft selbst darstellte und beobachten ließ, sie wurde „als das schlechthinnige Laboratori-

---

<sup>13</sup> Auf die Regelungen des Länderfinanzausgleichs kann hier nicht näher eingegangen werden; vgl. dazu aus der Perspektive Bremens HICKEL 1998.

um der Moderne verstanden“ (STICHWEH 1998, 18). Sie verdankte diese Bedeutung der Tatsache,

- daß alle gesellschaftlichen Veränderungen auf technischen und sozialen Neuerungen beruhen, deren Entstehung und Verbreitung eine hohe Dichte gesellschaftlicher Kommunikation voraussetzen, und
- daß räumliche Nähe für einen Großteil der Kommunikation eine notwendige Voraussetzung war.

Nicht zufällig betonen alle klassischen Standorttheorien, soweit sie sich als Theorie der zentralen Orte oder als Theorie der industriellen Standorte auf Städte beziehen, die Vorteile der räumlichen Konzentration ökonomischer Aktivitäten. Man kann dies auch negativ ausdrücken und „die These vertreten, daß die kompakte Stadt eine durch ... mangelnde Transporttechniken historisch bedingte Zwangsveranstaltung war“ (SIEVERTS 1998, 457). Für diese These spricht etwa, daß gerade Los Angeles die am wenigstens kompakte Großstadt der Welt ist. Denn diese Stadt „erlebte ihre entscheidenden Wachstumsimpulse zu einer Zeit, als die Fortbewegung nicht mehr hauptsächlich zu Fuß stattfand. Ihr fehlten daher die Formen innerstädtischer Verdichtung, wie sie alle älteren Großstädte Europas und der Ostküste Nordamerikas aufwiesen. Der massive Zustrom von Arbeitskräften mußte nicht in der beengten Kernstadt aufgefangen werden, sondern konnte direkt in die Vorstädte umgelenkt werden, die dank der gut ausgebauten Eisenbahn- und Straßenbahnnetze gut an die Kernstadt angebunden waren“ (SCHMITZ 1999, 51). Auch die in den USA im Vergleich zu Europa früher einsetzende und viel weiter gehende Suburbanisierung mag ihre Ursache weniger „im ‚American way of life‘ und den darin enthaltenen Verhaltensmustern, Wertvorstellungen und Vorurteilen“ (HOLZNER 1996, 17) bzw. der Vorliebe der Europäer für ‚ihre‘ kompakte Stadt haben, sondern eher darin, daß sich in Nordamerika der Traum „von einer ländlichen Kompromißstadt“ (ebenda, 16) leichter realisieren ließ und läßt als in Europa (Flächenverfügbarkeit, Grundstückspreise, Baukosten, Pkw-Verfügbarkeit).<sup>14</sup>

Die Vorstellung von der europäischen kompakten Stadt als einer „Zwangsveranstaltung“, genauer als einem Resultat zahlloser ökonomisch rationaler Einzelentscheidungen unter Restriktionen, vor allem unter der Restriktion wenig leistungsfähiger Transport- und Kommunikationstechniken, fügt sich jedenfalls gut in den dargestellten Verlauf der Suburbanisierung in Deutschland und insbesondere in der Region Bremen ein. In dieses Bild paßt, daß mittlerweile in Deutschland auch eine räumliche Dekonzentration der Arbeitsplätze mit hohen Qualifikationsanforderungen

---

<sup>14</sup> Läßt man sich auf die Behauptung von solch unterschiedlichen ‚Wertvorstellungen‘ gegenüber der Stadt ein, müßte auch erklärt werden, wie diese Differenzen zustandekommen.

zu beobachten ist, und zwar nicht nur zugunsten der Verdichtungsränder, sondern auch der gering verdichteten und sogar der ‚peripheren‘ Regionen (BADE und SCHÖNERT 1997).

Der Wegfall der Notwendigkeit zur räumlichen Zentralisierung menschlicher Aktivitäten ist während der letzten Dekaden fast ausschließlich durch die Verbesserungen der Verkehrstechnik und den Ausbau der Verkehrsnetze erreicht worden. Das hat, in Verbindung mit dem wirtschaftlichen Wachstum, nicht nur zu einer schnelleren Überwindung räumlicher Distanzen geführt, sondern auch die relativen finanziellen Kosten der Distanzüberwindung stetig gesenkt. Mit dem Aufkommen der Telekommunikation, den „technischen Vorgang der Ablösung der Informationsnetze von den Verkehrsnetzen“ (LÜBBE 1997, 88), beginnt allerdings möglicherweise eine Phase, in der kommunikative Erreichbarkeit und räumliche Nähe kaum noch miteinander korrelieren werden, sieht man einmal von wenigen Bereichen ab.

Der dadurch möglich gewordene Bedeutungsverlust der (Kern)Städte hat aber auch positive Effekte zur Folge. Er hat immerhin in den letzten Dekaden zu einer Aufwertung des ländlichen Raumes, auch der vormals ‚peripheren‘ Gebiete, und damit zu einer Verringerung oder gar zum Verschwinden des Stadt-Land-Gefälles geführt, das die Raumordnungs- und Regionalpolitik bis Ende der 70er Jahre so intensiv beschäftigte.<sup>15</sup>

Und betrachtet man die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung während der letzten drei Dekaden, ist selbst in einer von dem wirtschaftlichen Strukturwandel stark negativ betroffenen Stadt wie Bremen festzustellen, daß sie trotz der vielbeschworenen ‚Krise‘ ihre dominante Stellung in der Region mit ‚leichten Abstrichen‘ durchaus halten können (vgl. Tab. 3 und Abb. 1 in Kapitel 1). Dieser Erhalt der Position dürfte allerdings weitgehend dem Persistenzeffekt der bebauten Strukturen geschuldet sein: Größere Betriebe lassen sich schon aus Kostengründen nicht leicht verlagern, und ein Teil der durch die Stadt-Umland-Wanderung frei gewordenen Wohnungen konnte per Saldo durch die seit Ende der 80er Jahre verstärkt zuwandernde Bevölkerung (s.o.) genutzt werden. Von einer Attraktivitätssteigerung der Stadt gegenüber dem Umland kann daher kaum gesprochen werden.

Auch wenn Größe, Dichte und Heterogenität in Zukunft keinen ‚natürlichen‘ Standortvorteil mehr darstellen, ist damit nicht der unaufhaltsame Niedergang der Städte eingeläutet.

Erstens wirkt dem die erwähnte ‚Persistenz des Baubestandes‘ entgegen.

---

<sup>15</sup> Der Beitrag der Regionalpolitik bzw. der regionalen Wirtschaftspolitik zur Lösung dieses ‚Problems‘ kann hier offen bleiben.

Zweitens führt die Existenz brach gefallener Industrieflächen in den Großstädten dazu, daß sie gegenüber den Umlandgemeinden konkurrenzfähiger hinsichtlich der Ansiedlung großflächiger Einrichtungen werden (großflächiger Einzelhandel, Messen, Kongress-Zentren, Freizeit- und Erlebnisparcs etc.). Dabei hilft den Großstädten nicht zuletzt, daß die Umlandgemeinden auch untereinander konkurrieren und die Kernstadt nicht mit dem Umland insgesamt, sondern immer nur mit einzelnen Gemeinden im Wettbewerb steht, wobei sie auf Grund ihrer schieren Größe und der absoluten Höhe ihrer einsetzbaren Finanzmittel durchaus Vorteile hat. Drittens stellt die historische Bausubstanz in den alten Stadtkernen einen erheblichen Standortvorteil dar, von dem nicht zuletzt der Städtetourismus profitiert: Das Stadtzentrum als historische Kulisse, in dem nur wenige Menschen wohnen und arbeiten möchten und können, das aber umso lieber gelegentlich eines Besuches/einer Veranstaltung gerade wegen dieser Kulisse aufgesucht wird. Dies gilt umso mehr, als sich in dieser Kulisse die ehemalige Einheit von räumlich-baulichem und sozialem Zentrum symbolisch manifestiert, und ist selbst dann wirksam, wenn die Kulisse nur noch Fassade ist, weil die entsprechenden Funktionen längst ausgelagert wurden. Viertens wird es weiterhin ‚überzeugte Städter‘ geben, die die Dichte und Vielfalt der Interaktionsmöglichkeiten in der Stadt, sozusagen vor der Haustür, nutzen wollen oder denen eine städtische Fußgängerzone als geeigneter Bühne zur Selbstdarstellung erscheint als eine ruhige Vorortstraße.

Ich glaube, es geht also keineswegs um das Verschwinden der Stadt. Zur Disposition steht lediglich die zukünftige Größe der ‚Großstadt‘. Diesbezüglich erscheint es sehr wahrscheinlich, daß ein (Gesund?)Schrumpfen der Großstadt unausweichlich ist.

Die Siedlungsstruktur der Regionalstadt wird damit weniger dem vertrauten Bild eines Kegels, bestimmt durch das Gefälle vom Zentrum zur Peripherie, entsprechen, sondern sich vermutlich eher einem Flickenteppich (patchwork city) annähern, mit vielen unterschiedlich kleinen, mal eher punktförmigen, mal mehr linienhaften Verdichtungen, zwischengelagerten Streusiedlungsbereichen und unbebauten Flächen.

Was ist daran problematisch? In der alten Kernstadt stünde einer schrumpfenden Bevölkerung pro Person mehr und billigerer Wohnraum zur Verfügung, und ein Rückbau der Kernstadt würde die Lebensqualität ihrer Bewohner eher verbessern. Probleme scheinen wohl vor allem aus der Inkompatibilität der politisch-administrativen Grenzen mit den funktionalen Grenzen der Stadtregionen/Regionalstädte zu resultieren, falls man letztere überhaupt räumlich festlegen mag. Dieses Problem ist nicht neu. Ihm wurde in der Zeit, als die Städte zahlenmäßig und räumlich wuchsen, mit Einge-

meindungen begegnet; ebenso nach der ersten Suburbanisierungswelle in den 60er und frühen 70er Jahren. Dies wird in der Zukunft aber keine Lösung mehr sein können. Denn „wo man wohnt, da arbeitet man nicht, und wo man arbeitet, verbringt man nicht seine Freizeit. Selbst das Wohnen spaltet sich weiter auf in eine Werktag- und in eine Wochenendbehausung“ (HÄUSSERMANN und SIEBEL 1997, 43 mit kritischem Unterton). Die Expansion der alltäglichen Aktivitätenräume ist nicht nur eine Folge zunehmender Arbeitsteilung und verbesserter Verkehrs-/Kommunikationstechniken, sondern spiegelt auch den gewachsenen Wohlstand wider. Sie läßt sich jedenfalls nicht mehr durch politisch-administrative Grenzen ‚einfangen‘, erst recht nicht auf der lokalen Ebene. Damit wird auch die unserer Verfassung implizite Vorstellung von Gemeinden, deren Territorien den alltäglichen Lebensräumen der Gemeindebevölkerung entsprechen, allmählich obsolet. Das findet seinen Ausdruck in den zahlreich entstehenden ‚Regionalverbänden‘.<sup>16</sup> Soweit diese als Zweckverbände firmieren, etwa als Verkehrsverbund oder als Ver-/Entsorgungsverbände, sind sie wenig umstritten. Dagegen dürfte „die Verwirklichung einer wirksamen regionalen Selbstverwaltung und Entscheidungsmacht und eines eigenen Budgets“ (SIEVERTS 1997, 144), wozu auch und insbesondere die Übernahme der kommunalen Bauleitplanung gehören würde, auf Widerstand stoßen. SIEVERTS vermutet ihn bei den „von der Segregation profitierenden Gemeinden der Zwischenstadt“ (ebd., 144). Mir scheint, ein solcher Widerstand besteht auch seitens der Kernstädte. Denn diese würden nicht mehr sozusagen automatisch Standort der oberzentralen, regional bedeutsamen Einrichtungen.

Unabhängig von solchen Widerständen erscheint fraglich, ob die Politik ‚besser‘ wird, wenn man die Territorialstruktur des politisch-administrativen Systems dauernd einer vermeintlich gegebenen, aber sich eher auflösenden, wenigstens immer diffuser werdenden ‚funktionsräumlichen‘ Struktur anpaßt. Anders gefragt: Führt eine solche Regionalisierung ursprünglich kommunaler Aufgaben, die ja auch die Grenzen der ‚Regionalstadt‘ exakt definieren müßte, nicht fast zwangsläufig dazu, daß ‚die Entwicklung‘ in die kleinen Gemeinden außerhalb der Regionalstadt gelenkt wird, die schnell, unbürokratisch und ohne zermürbende interne Abstimmungen Bauland ausweisen können?

Wenn das Problem jedoch nur in der Nutzen- und Lastenverteilung zwischen Kernstadt und Umland besteht, sollte die Lösung auch dort gesucht werden, nämlich in einer Neuregelung der Gemeindefinanzen.

Diese eher grundsätzlichen Überlegungen sind für die Stadt Bremen und

<sup>16</sup> Zur Idee eines Bremer Regionalverbandes vgl. SCHEFOLD 1996.

das Land Bremen allerdings völlig irrelevant. Denn die Grenzen der Stadt sind gleichzeitig Landesgrenzen, und das oberste Ziel Bremischer Politik ist der Erhalt der staatlichen Selbständigkeit (vgl. BAHRENBURG 1998). Nachdem Bremen vor dem Bundesverfassungsgericht umfangreiche Bundesergänzungszuweisungen zur Lösung seiner wirtschaftsstrukturellen und finanziellen Probleme erstritten hatte, sieht sich das Land zu einer Wachstumspolitik verpflichtet. So wurde mit Hilfe dieser Bundesergänzungszuweisungen ein Investitionssonderprogramm (ISP) aufgelegt, das bis zum Jahr 2007 eine Zunahme der Bevölkerung um 54.900 und der Beschäftigung um 40.300 zum Ziel hat. Man kann über die Realisierbarkeit dieses Ziels streiten. Jedenfalls wäre dafür die massive Ausweitung der Siedlungsfläche in die bislang nicht bebauten Gebiete am Stadtrand eine notwendige Voraussetzung. Die dafür benötigte Fläche ist vorhanden (s.o.). Bremen könnte innerhalb der Stadtgrenzen Wohnen und Arbeiten bei suburbanen Dichten ermöglichen. Doch bleibt fraglich, ob sich die Stadt gegenüber den zahlreichen und artikulationsfähigen Interessengruppen durchsetzen kann. Selbst die gegenwärtige große Koalition tut sich damit sehr schwer. Während in Bremen sozusagen um jeden Quadratmeter für zusätzlichen Wohnungsbau oder Gewerbeflächen gerungen wird bzw. werden muß, entsteht gleichzeitig in einer benachbarten ‚Speckgürtelgemeinde‘ ein Wohngebiet für 2.000 Einwohner (mündliche Auskunft des dortigen Gemeindedirektors). Was soll man dazu sagen? Am besten nichts.

### Literaturverzeichnis

- BADE, F.-J. und SCHÖNERT, M. 1997: Regionale Unterschiede und Entwicklungstendenzen in der Qualität der Arbeitsplätze. In: *Geographische Zeitschrift* 85, S. 67–80.
- BAHRENBURG, G. 1997a: Zum Raumpfetischismus in der jüngeren verkehrspolitischen Diskussion. In: EISEL, U. und SCHULTZ, H.-D. (Hrsg.): *Geographisches Denken*. Kassel, S. 345–371.
- BAHRENBURG, G. 1997b: Suburbanisierung – Auflösung der Stadt in die Region? In: KRÄMER-BADONI, T. und PETROWSKY, W. (Hrsg.): *Das Verschwinden der Städte*. Bremen, S. 13–25.
- BAHRENBURG, G. 1998: Der Stadtstaat Bremen – zu klein und leistungsschwach für die Selbständigkeit? In: *Informationen zur Raumentwicklung*, H. 10, S. 687–694.
- BAHRENBURG, G. und PRIEBES, A. 1995: Bremen und sein Umland – eine schwierige Beziehung. Universität Bremen, ZWE ‚Arbeit und Region‘, Arbeitspapiere Nr. 20/7.
- BAHRENBURG, G. und ALBERS, K. 1998: Die Kernstadt, das Umland und die Folgen eines Trends – Führt die Suburbanisierung zu mehr Autoverkehr? In: *forschung, Mitteilungen der DFG* 4/98, S. 4–6.
- BOUSTEDT, O. 1975: *Grundriß der empirischen Regionalforschung*, Teil III: Siedlungsstrukturen. Hannover.
- BUCHER, H. und KOCKS, M. 1987: Die Suburbanisierung in der ersten Hälfte der 80er Jahre. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, S. 689–707.

- HÄUSSERMANN, H. und SIEBEL, W. 1997: Tendenzen der De- und Rezentralisierung der Städte. In: KRÄMER-BADONI, T. und PETROWSKY, W. (Hrsg.): Das Verschwinden der Städte. Bremen, S. 39–49.
- HAMMERSCHMIDT, A. und STIENS, G. 1980: ‚Stadtflucht‘ in hochverdichteten Regionen – Gefahr oder Erfordernis? In: Informationen zur Raumentwicklung, S. 585–876.
- HICKEL, R. 1998: Bundesland Bremen in existenzbedrohender Finanzkrise: Kann der Zweistädtestaat noch gerettet werden? In: HESELER, H., HICKEL, R. und PRIGGE, R. (Hrsg.): Bremens Selbständigkeit. Bedrohung – Herausforderung – Chance. Bremen, S. 24–68.
- HOLZNER, L. 1983: Stadtland USA – Zur Auflösung und Neuordnung der US-amerikanischen Stadt. In: Geographische Zeitschrift 73, S. 191–205.
- HOLZNER, L. 1996: Stadtland USA. Die Kulturlandschaft des American Way of Life. Gotha (= Petermanns Geographische Mitteilungen, Ergänzungsheft 291).
- LÜBBE, H. 1998: Netzverdichtung – Über Dezentralisierungstendenzen. In: BMBau / empirica (Hrsg.): Die Zukunft der Stadtregionen. Dokumentation eines Kongresses in Hannover am 22. und 23. Oktober 1997. Bonn, S. 88–90.
- MÜLLER, G. 1995: Verkehrsvermeidung durch Nutzungsmischung? Theoretische Überlegungen und eine empirische Studie aus Bremen. Marburg, Fachbereich Geographie der Universität Marburg (Diplomarbeit).
- NEUTZE, M. 1996: Suburbanisierung in den Regionen Bremen und Hannover. Ein Vergleich. Bremen, Studiengang Geographie der Universität Bremen (Diplomarbeit).
- SCHEFOLD, D. 1996: Mögliche Organisationsformen eines Unterweser-Regionalverbandes. In: PETROWSKY, W. und SÖRGEL, A. (Hrsg.): Zwischen Suburbanisierung und Massenarbeitslosigkeit: Selbständigkeit Bremens – Perspektiven und Probleme. Bremen, S. 55–61.
- SCHLICHTING, K. 1998: Zerlegung der Lohnsteuer. In: Freie Hansestadt Bremen, Statistische Monatsberichte 50, S. 191–199.
- SCHMITZ, S. 1999: Revolutionen der Erreichbarkeit. Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel. Amsterdam (im Druck).
- SCHNURR, H.-E. 1983: Das Wanderungsgeschehen in der Agglomeration Bremen von 1970 bis 1980. Eine empirische Untersuchung unterschiedlicher Wanderungsarten und deren Bedeutung für die räumliche Bevölkerungsverteilung. Wiesbaden.
- SIEVERTS, T. 1997: Zwischenstadt. Braunschweig, Wiesbaden.
- SIEVERTS, T. 1998: Die Stadt in der Zweiten Moderne, eine europäische Perspektive. In: Informationen zur Raumentwicklung, S. 455–473.
- STAUCH, M. 1996: Zur Selbständigkeit Bremens. In: Finanzbericht Bremen H. 2/96, S. 1–6.
- STICHWEH, R. 1998: Raum, Region und Stadt in der Systemtheorie. Universität Bremen, ZWE ‚Arbeit und Region‘, Arbeitspapiere Nr. 30.
- TAUBMANN, W. 1980: Bremen – Entwicklung und Struktur einer Stadtregion. In: Geographische Rundschau 32, S. 206–218.
- VENTURI, M. 1997: Das Verschwinden der Städte. In: KRÄMER-BADONI, T. und PETROWSKY, W. (Hrsg.): Das Verschwinden der Städte. Bremen, S. 279–291.