

Oliver Schöller

**Urbanität und Mobilität**

**Residenzwahl in der Zweiten Moderne**

– Eine Projektbegründung –

---

SP III 2007-104

**ZITIERWEISE/CITATION:**

Oliver Schöller

**Urbanität und Mobilität. Residenzwahl in der Zweiten Moderne**  
– Eine Projektbegründung –

Discussion Paper SP III 2007-104  
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (2007)

**Schwerpunkt:**  
Organisationen und  
Wissen

**Research Area:**  
Organizations and  
Knowledge

**Abteilung:**  
Innovation und  
Organisation

**Research Unit:**  
Innovation and  
Organization

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB)  
Reichpietschufer 50, D-10785 Berlin  
Telefon: +49 30 25491-201, Fax: +49 30 25491-209  
[www.wzb.eu/ow/inno](http://www.wzb.eu/ow/inno)

## **Zusammenfassung**

Ein hoher Grad von Urbanität und Mobilität ist ein zentrales Charakteristikum moderner Gesellschaften. Ihre konkreten Erscheinungsformen sind einem ständigen Wandel unterworfen. Angefangen mit der Fußgängerstadt über die Stadt der Straßenbahnen bis zur autogerechten Stadt, hat sich das Verhältnis von Urbanität und Mobilität immer wieder neu gestaltet. Dieser äußere Wandel ist Ausdruck veränderter sozialer Verhältnisse, die sich insbesondere in individuellen Verhaltensweisen spiegeln. Anhand der Residenzwahl lässt sich die soziale Figuration von Urbanität und Mobilität studieren. Ihr Verständnis bildet eine wichtige Grundlage, um die zukünftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung realistisch einschätzen zu können. Die Arbeit stellt einen Begründungszusammenhang für die zukünftige Erforschung der Wohnstandortwahl von Menschen in der Zweiten Moderne her.

## **Abstract**

The high degree of urbanity and mobility is a vital characteristic of our modern societies and their tangible manifestations are subject to permanent change. The relationship between urbanity and modernity is a continuous process resulting in designs as diverse as the pedestrian city, to the city of trams, to the „automobile-adapted“ city. These developments are an expression of the changing social circumstances that are especially reflected in individual attitudes and behaviour. In analyzing residential choice, we can study the social configuration of urbanity and mobility. The accumulated knowledge will provide a sound basis with which to realistically evaluate future urban housing and traffic planning policies. This paper serves to justify future research on the subject of the residential choice of people in the second modernity.



## **Inhalt**

|  |    |
|--|----|
| 1. Einführung .....  | 1  |
| 2. Sozialwissenschaftliche Stadtforschung .....              | 2  |
| 3. Stadt und Verkehr – Zu einem schwierigen Verhältnis ..... | 6  |
| 4. Der Ansatz .....  | 15 |
| 5. Resümee .....   | 19 |
| Literatur:.....  | 20 |



## 1. Einführung

Die Stadt- und Verkehrsentwicklung wird zumeist im Zusammenhang mit ihren nichtnachhaltigen Effekten thematisiert. Die bis heute andauernde Tendenz einer in den ländlichen Raum ausgreifenden Siedlungsentwicklung und das damit verbundene steigende Verkehrsaufkommen sind gemeinhin der Ausgangspunkt für eine problemorientierte Erforschung dieses gesellschaftlichen Megatrends. Dabei überwiegt bis heute die Auffassung, hierbei handele es sich um ein ungewöhnliches, von der Norm städtischer Entwicklung abweichendes Phänomen, um eine Anomalie. Suburbanisierung gilt vielen Beobachtern vor allem als krankhafte Wucherung, die, wenn sie schon nicht rückgängig gemacht werden kann, wenigstens zum Stillstand gebracht werden sollte. Als Gegenbild zum oftmals auch als *amerikanisch* stigmatisierten ‚urban sprawl‘, wird immer wieder die *europäische* ‚Urbanität durch Dichte‘ in Stellung gebracht (vgl. Siebel 2004). Bis heute geht es vor allem darum, ersteres zu verhindern, um letzteres zu retten. Indem auf diese Weise das gesellschaftliche Phänomen der Suburbanisierung selbst nicht ernst genommen wurde, ist es auch kaum zum Gegenstand sozialwissenschaftlicher Forschung geworden.

Erst in jüngster Zeit wurde im Rahmen des von Thomas Sieverts im Jahr 2002 initiierten Ladenburger Kollegs mit der systematischen Erforschung des suburbanen Raums begonnen (vgl. Sieverts et al. 2005). Der Abschlussbericht stellt eine erste Bestandsaufnahme dar. Dort wird festgestellt, dass sich der suburbane Siedlungsraum zunehmend zu einem eigenständigen, nicht mehr nur in Ableitung von der Kernstadt zu begreifenden Stadtraum entwickelt. Während dies im Rahmen des Projektes durch eine Vielzahl von Studien anschaulich illustriert wurde, sind die Ursachen für diese Entwicklung noch weitgehend unklar. Das gilt insbesondere für die individuellen Motivlagen für Wanderungsbewegungen im suburbanen Raum und die sich daran anschließenden komplexen Mobilitätsmuster. Die zentrale Einsicht des Ladenburg-Kollegs lautet, dass es sich bei der Zwischenstadt um einen lohnenden Forschungsgegenstand handelt, der weiterer Untersuchungen bedarf.

Die folgenden Überlegungen greifen diese Aufforderung auf. Sie sollen ein Projekt begründen, das zur Klärung der Frage nach den Perspektiven zukünftiger Stadt- und Verkehrsentwicklung im Spannungsfeld von Kern- und Zwischenstadt beiträgt. Anders jedoch als im Falle des Ladenburger Kollegs und der meisten anderen Studien zu diesem Thema wird hier kein planungstheoretischer Ansatz verfolgt. Vielmehr strebt die Arbeit insbesondere einen grundlegenden Beitrag zur Theorie-Debatte der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung an. Das Ziel besteht darin, sich von dem vermeintlichen (städtebaulichen) Widerspruch von Stadt und Nicht-Stadt zu lösen, indem nach dem Residenzverhalten von Menschen in modernen Gesellschaften gefragt wird. Es gilt, die Hypothese zu verfeinern und vor allem zu überprüfen, dass Residenzentscheidungen in der Zweiten Moderne unter besonderem Reflexionszwang stehen und damit im Vergleich zu früheren Zeiten eher

„rückholbar“ sind. Thematisiert wird Siedlungsentwicklung mithin als soziales Phänomen, das auf das Engste mit Formen individueller Mobilität verbunden ist. Die Perspektive auf das Residenzverhalten hat gegenüber bisherigen Ansätzen folgende Vorteile: *erstens* verbindet sie mit der Untersuchung individueller Entscheidungen für bestimmte Raummuster die Struktur- und Handlungsebene miteinander; *zweitens* integriert sie von Anfang an die menschlichen Grunddispositionen Sesshaftigkeit und Mobilität; *drittens* schließlich vermeidet sie normative Vorannahmen und damit oftmals verbundene perspektivische Engführungen.

## 2. Sozialwissenschaftliche Stadtforschung

Die deutsche Stadtsoziologie hat in den letzten Jahrzehnten immer wieder, ihren wissenschaftlichen Stellenwert resümierend, selbstkritisch festgestellt, dass es ihr nicht gelungen sei, den eigenen Untersuchungsgegenstand für die allgemeine sozialwissenschaftliche Theoriebildung anschlussfähig zu halten. Vielmehr, so attestierte Thomas Krämer-Badoni Ende der 1990er Jahre, habe sich die Disziplin in den letzten zwanzig Jahren in weitgehend fruchtlosen Debatten mit sich selbst beschäftigt (vgl. Krämer-Badoni/Petrowsky 1999: 414). Dabei ging es insbesondere um die Frage nach dem Gegenstand der Stadtsoziologie, schien es doch insbesondere in den 1990er Jahren so, als würde sich die Stadt im Siedlungsbrei auflösen und der Stadtsoziologie damit ihr Erkenntnisobjekt abhanden gehen (vgl. Krämer-Badoni 1997; Prigge 1998). Da diese Entwicklung schließlich so eindeutig nicht war und es bis heute immer auch noch städtische Siedlungszentren gibt, konnte die deutsche Stadtsoziologie ihre Tradition als „Großstadtforschung“ zunächst fortsetzen (vgl. Häußermann 1998). Gleichwohl kam Detlev Ipsen schon im Jahr 2000 in seiner Bestandsaufnahme der Stadt- und Regionalsoziologie zu dem Ergebnis, dass die Frage, „wo und unter welchen Bedingungen heute und morgen die Entwicklungschancen für Laboratorien der Moderne liegen, weiterer theoretischer Begründung und empirischer Forschung (bedürfe)“ (Ipsen 2000: 283). Nachdem im April 2005 auf einer Tagung der Sektion Stadt- und Regionalsoziologie noch einmal der Mangel theoretischer Anschlussfähigkeit bestätigt wurde (vgl. Nachrichtenblatt 2005), ist die Debatte über „Die Wirklichkeit der Städte“ und die Zukunft der Stadtsoziologie mittlerweile in einer theoretischen Grundsatzdebatte gemündet (vgl. Berking/Löw 2005). Dabei geht es freilich nicht um die von Ipsen u.a. geforderte Theoretisierung der Stadtforschung. Vielmehr kritisiert eine neue Generation von Wissenschaftler/innen den bis heute dominierenden Strukturalismus der deutschen Stadtsoziologie. So wenden sich Berking und Löw in ihrem programmatischen Aufsatz *erstens* gegen eine allgemeingültige abstrakte Vorstellung von „der Stadt“ als Ausdruck moderner Gesellschaften, die bis heute den meisten Untersuchungen zugrunde liegt. *Zweitens* lehnen sie die konkrete Vorstellung von „der Europäischen Stadt“ als eurozentristische Sicht der Dinge ab.



Drittens schließlich kritisieren sie die globalisierungstheoretisch begründete These vom Bedeutungsverlust des Lokalen bzw. der Stadt. Dem blutleeren Strukturalismus der aktuellen deutschen Stadtsoziologie stellen Berking/Löw die Forderung nach einer kulturanthropologischen Stadtforschung entgegen. Sie plädieren mithin für einen Perspektivwechsel, der „die spezifische Stadt“ in den Blick nimmt, die sich in den unterschiedlichen lokalen Räumen als vielgestaltiges Phänomen präsentiert. Problematisch erscheint allerdings, dass die einzelnen, für sich durchaus berechtigten Kritikpunkte, offenbar zu einem einseitigen Gegenprojekt verdichtet werden sollen. Es handelt sich mithin um einen immer wiederkehrenden Vorgang im Wissenschaftsbetrieb, der als regelmäßigen Pendelschlag zwischen den Antipoden Individuum und Gesellschaft, Subjekt und Objekt, dem Konkreten und dem Abstrakten etc. beschrieben werden kann. Daher ist zu befürchten, dass sich auch diese Kontroverse einreihet in die von Krämer-Badoni (1999) attestierte lange stadtsoziologische Tradition unfruchtbarer interner Methodenauseinandersetzungen.<sup>1</sup>

Eine Ausnahme stellt in diesem Zusammenhang Dieter Läßle (2005) dar. Sein Ausgangspunkt ist zum einen die schon erwähnte empirische Beobachtung der 1990er Jahre, dass aufgrund fortschreitender Suburbanisierungsprozesse die alten Stadtzentren an Bedeutung verlieren. Zum anderen analysiert Läßle die neuerdings behaupteten Tendenzen einer Renaissance der Städte (vgl. Geppert/Gornig 2003). Im Spannungsfeld der zu beobachtenden Wachstums- und Schrumpfungsprozesse versucht Läßle eine ökonomische Neubegründung städtischer Zentren zu antizipieren. Sein Fazit lautet, dass ein wie auch immer gearteter Bedeutungsgewinn der alten Stadtzentren auf jeden Fall zu einer anderen Art von Stadt führt. Daraus zieht Läßle die Konsequenz, dass es dementsprechend auch einer „Neuerfindung der Stadtforschung“ bedarf (Läßle 2005: 411).

Hier soll die Arbeit „Urbanität und Mobilität“ anknüpfen, die ihren Beitrag zu einer neuen Fundierung der Stadtforschung darin sieht, eine Theorie menschlicher Siedlungsentwicklung zu entwerfen. Ausgehend von dem engen Zusammenhang von Stadt- und Verkehrsentwicklung soll erstmals eine systematische Entwicklung ihres Bedingungsverhältnisses von den Anfängen bis in die Gegenwart unternommen werden. Ziel ist es, auf der Grundlage derart theoretisch begründeter Entwicklungsmuster realistische Aussagen über zukünftige Siedlungsentwicklungen treffen

---

<sup>1</sup> In einer umfassenden Bestandsaufnahme der stadtsoziologischen Forschung muss freilich auch der Beitrag der angelsächsischen Literatur berücksichtigt werden (vgl. Savage/ Warde/Ward 2003). Insbesondere die US-amerikanische Debatte hat aufgrund der viel extremer ausgeprägten Suburbanisierungsprozesse eine ganz andere Wendung genommen. Während man sich in Europa rückwärtsgerichtet an dem mittelalterlichen Stadtideal orientiert, hat man in den USA historische Traditionslinien, soweit sie jemals existiert haben, zugunsten der postmodernen Stadt negiert (vgl. Soja 2000). Beide Perspektiven, so sehr sie sich auch wechselseitig ablehnen, sind vom Ansatz sehr ähnlich, indem sie mit umgekehrten Vorzeichen jeweils eine sehr einseitige Sicht favorisieren. Das hier gewählte theoretische Konzept der Zweiten Moderne grenzt sich von beiden Positionen ab (vgl. Beck/Bonß/Lau 2004).

zu können. Auf diese Weise soll es möglich werden, den zurzeit dominierenden jeweils einseitigen Einschätzungen – Auflösung versus Renaissance – durch eine differenzierte Analyse zu begegnen.

Als theoretische Referenzfolie für aktuelle Entwicklungstendenzen dient das heuristische Konzept der Zweiten Moderne (vgl. Beck; 1993). Dem Ansatz liegt der Gedanke zugrunde, dass sich ein grundlegender Paradigmenwechsel innerhalb moderner Gesellschaften abzeichnet. Demnach zeichnete sich die Erste Moderne durch eine in vieler Hinsicht verwaltete Welt aus, in der sich der größte Teil der Menschen in Kollektiven bewegte und sich auch in der Öffentlichkeit als solche artikulierte. Dabei übernahmen Organisationen und Institutionen die Funktion des Sprachrohrs für die verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen. Das gilt für Parteien und Verbände ebenso wie für staatliche Einrichtungen, die jeweils auf spezifische Weise repräsentative Aufgaben für kollektiv vertretene gesellschaftliche Interessen übernahmen. Diese sich im bürokratischen Vorsorgestaat verdichtende Interessensorganisation zeichnete sich durch einen zwiespältigen Charakter von Sicherheit und Zwang aus (vgl. Ewald 1993). So wurden allgemeine Grundbedürfnisse durch ein hochgradig verregeltetes System der Zwangsmitgliedschaft gewährleistet, wobei in routinierten Verfahren ein dauerhafter Interessenausgleich zwischen den gesellschaftlichen Großgruppen hergestellt wurde. Die Handlungsoptionen einzelner Gesellschaftsmitglieder waren im Rahmen dieses Vergesellschaftungsmodus relativ gering.

Anders verhält es sich demgegenüber in der Zweiten Moderne, von der behauptet wird, dass sie sich vor allem durch größere individuelle Freiheitsgrade auszeichnet (vgl. Beck 1997). Die These lautet, dass der sozioökonomische Wandel einer fortschreitenden Ausdifferenzierung arbeitsteiliger Vergesellschaftung nicht mehr mit den Instrumenten und Verfahren der Ersten Moderne bearbeitet werden kann. Demnach wird die vormals relativ grobschlächtige Orientierung an gesellschaftlichen Großgruppen den stärker individualisierten Interessenslagen immer weniger gerecht. Die gesellschaftlichen Strukturen der Ersten Moderne geraten daher unter wachsenden Legitimationsdruck, der etwa in der Krise politischer Repräsentation zum Ausdruck kommt (womit vor allem die großen Volksparteien angesprochen sind), dem zu verzeichnenden Legitimationsverlust von Gewerkschaften, sowie der Kritik staatlicher Einrichtungen und ihre Leistungsverwaltung insgesamt. Die These lautet, dass sich in den Bereichen Politik, Arbeit und Staat die individuellen Bedürfnisstrukturen und daran geknüpfte Interessen soweit ausdifferenziert haben, dass sie durch die nivellierenden Verfahren der Ersten Moderne nicht mehr abgebildet werden können. Zugleich haben die Menschen der Zweiten Moderne die Fähigkeit und die Mittel, sich in stärkerem Maße als in der Ersten Moderne eigensinnig zu verhalten (vgl. Beck 1986). Weniger fremdbestimmt durch äußere Rahmenbedingungen sind sie in der Lage aber auch gezwungen, ihre eigenen Handlungsspielräume auszuloten und das Für und Wider bestimmter Optionen eigenständig zu reflektieren.

Diese Ambivalenz und Unübersichtlichkeit findet sich auch hinsichtlich des Residenz- und damit eng verbundenen Mobilitätsverhaltens in der Zweiten Moderne. Während die Menschen in der Ersten Moderne entweder im bornierten Landleben verhaftet waren, oder erzwungener Maßen freigesetzt, massenhaft von den Großstädten angesogen wurden, hat sich das Spektrum der Lebensweisen in der Zweiten Moderne deutlich erweitert. Während man die historisch durchgängig zu verzeichnende Ambivalenz zwischen dem Land- und dem Stadtleben noch bis in die jüngste Vergangenheit meinte, entweder mit dem Eigenheim im Grünen oder der Stadtwohnung in die eine oder andere Richtung hin auflösen zu müssen, sollte sich heute nachweisen lassen, dass diese Ambivalenz zum einen mental stärker reflektiert und in ihrer Widersprüchlichkeit auch ausgehalten wird. Darüber hinaus müsste sich diese Haltung aber auch praktisch in einem Verhalten niederschlagen, dass darauf zielt, diese widerstreitenden Bedürfnisse zu vermitteln und nicht wie in der Vergangenheit eine eindeutige Entscheidung zu treffen. Das könnte konkret z.B. bedeuten, dass sowohl die Anforderungen wie auch die Bedürfnisse der Menschen zunehmend darauf gerichtet sind, die Wohn- und Mobilitätsmuster über den gesamten Lebenslauf hin stärker zu verändern, als dies in der Vergangenheit geschehen ist, wobei für jeden Lebensabschnitt mittlerweile vielfältige Variationsmuster denkbar geworden sind. Erste empirische Ergebnisse kommen diesbezüglich zu einem widersprüchlichen Ergebnis. *Einerseits* erhöht die abnehmende Ortsgebundenheit der Arbeit den räumlichen Handlungsspielraum der Betroffenen und persönliche Präferenzen gewinnen an Bedeutung. Das schlägt sich insbesondere in einer weiter fortschreitenden Suburbanisierung nieder (vgl. Brake 2005). Aufgrund des immer häufiger erforderlichen Arbeitsplatzwechsels wird zudem mit einem zunehmend flexiblen Umgang mit Wohneigentum gerechnet (vgl. Knoll et al. 2003). *Andererseits* wird ein neuer Trend zum „Wohnen in der Innenstadt“ verzeichnet (vgl. Brühl 2005). Während diese gegenläufigen Trends zumeist in die eine oder andere Richtung hin verlängert werden, könnten sie aus der hier entwickelten Perspektive eher als Beleg für die These herangezogen werden, dass diesbezüglich in der Zweiten Moderne keine eindeutigen Entwicklungstrends mehr zu erwarten sind.

Vielmehr ist damit zu rechnen, dass disparate, gegenläufige und sich überlagernde Entwicklungen weiter zunehmen. Das wird insbesondere an der sich weiter ausdifferenzierenden Lebensweise im suburbanen Raum deutlich (vgl. Menzel 2007). Das ehemals dort ansässige relativ homogene Mittelschichtsmilieu wurde mittlerweile durch eine Vielfalt sozialer Statusgruppen ersetzt, die ihrerseits mit neuen ganz unterschiedlichen Erwartungshaltungen diesen Raum besetzen. Auf diese Weise vollzieht sich schon jetzt ein fundamentaler sozialer Wandel des suburbanen Raums. Es ist zu erwarten, dass darauf auch die lokale Politik reagiert und Suburbia den Bedürfnissen der neuen sozialen Schichten entsprechend anpassen wird. Unabhängig davon, welchen konkreten Verlauf diese Entwicklung zukünftig nehmen wird, wobei dies regional wiederum sehr unterschiedliche Ausprägungen

annehmen wird, stellt sich vor dem Hintergrund dieser sozialen Dynamik verstärkt die Frage, inwieweit das Konzept der Suburbanität als Gegenentwurf zur Urbanität noch trägt, oder ob sich hier nicht eine neue Urbanität etabliert (Oswald/Schüller 2003).<sup>2</sup>

Sollte sich der hier skizzierte Befund bestätigen, hätte dies weitreichende Konsequenzen sowohl für die sozialwissenschaftliche Theoriebildung der Stadt- und Verkehrsentwicklung wie auch für die davon abgeleiteten praktischen Planungskonzepte. Die dominierenden theoretischen und planungspraktischen Ansätze der Stadt- und Verkehrswissenschaft sind bis heute von einem für die Erste Moderne typischen „Sozialdemokratismus“ beseelt. Das bedeutet zum einen, dass die Theoriebildung stark von dem Gedanken gesellschaftlicher Integration durch soziale Mischung angeleitet wird. Das Leitbild ist bis heute vor allem die europäische Stadt als Integrationsmaschine (vgl. Heitmeyer 1998). Die Stadt- und Verkehrsplanung zieht daraus weiterhin die Konsequenz, disperse Siedlungsentwicklungen zu verhindern bzw. rückgängig zu machen. Außerdem sollen Menschen dazu angehalten werden, ihr Mobilitätsverhalten an kompakten Siedlungsstrukturen auszurichten und auf diese Weise möglichst gering zu halten (vgl. Beckmann et al. 2006). Gemessen an dem zu erwartenden eigensinnigen Verhalten der Menschen in der Zweiten Moderne, handelt es sich dabei freilich kaum noch um adäquate Strategien.

Demgegenüber wird hier aus der eingangs entwickelten sozialwissenschaftlichen Perspektive ein anderer Ansatz vorgeschlagen. Im Folgenden soll kurz skizziert werden, inwiefern sich dieser Ansatz von vorangegangenen Zugängen unterscheidet und neue Einsichten eröffnet.

### **3. Stadt und Verkehr – Zu einem schwierigen Verhältnis**

#### *Stadt und Verkehr als Widerspruch*

Stadt und Verkehr erscheinen heute mehr denn je als scheinbar unvereinbare Antipoden. Dabei richtet sich die Kritik vor allem gegen den motorisierten Individualverkehr (MIV). Der MIV, so wird allenthalben beklagt, zerstöre auf vielfältige Weise Stadtstrukturen und mit ihnen urbanes Leben (Mohnheim 1991; Feldtkeller 1994; Knoflacher 1993). Dem Stadtsoziologen der Nachkriegszeit Hans Paul Bahrdt (1998/1961) galt das Spannungsverhältnis zwischen „privat“ und „öffentlich“, wie es sich auf dem Markt als der Keimzelle städtischen Lebens herausbildete, als das Signum von Urbanität schlechthin. Neben dem Markt zählt er vor allem Straßen zu den Orten, an denen sich fremde Menschen treffen und in Kontakt miteinander

---

<sup>2</sup> Diese Entwicklung ist in den USA freilich schon viel früher zur Kenntnis genommen worden (vgl. Gans 1962).

treten können. Urbanität zeichnet sich mithin durch potenziell vielfältige Möglichkeiten sozialer Beziehungen aus, zu denen – im Unterschied zu den sozialen Nahbeziehungen von Dorfgemeinschaften – niemand verpflichtet ist und die nicht erzwungen werden können. Auf ähnliche Weise hat auch der amerikanische Architekt Louis I. Kahn die zentrale Funktion der Straße als Begegnungsstätte bei der Konstituierung von Urbanität im öffentlichen Raum mit der Metapher der Versammlungshalle illustriert (Kahn 1979).

Aber sowohl Bahrndt als auch Kahn sahen das ausgewogene Verhältnis von öffentlicher und privater Sphäre zugunsten letzterer bedroht, wobei der Automobilverkehr eine besondere Gefahr darstellte (vgl. Bahrndt 1989). Die Personenkraftwagen (Pkw) würden Geschossen gleich den öffentlichen Raum perforieren und ihn überdies durch ihre schiere Präsenz als Platz raubende Stehzeuge seiner ursprünglichen Funktion als Stätte der Begegnung berauben. Anders als im öffentlichen Kollektivverkehr, wo das Zusammentreffen einander fremder Privatpersonen nicht nur möglich, sondern zwingend erforderlich ist, kapseln sich die Menschen im Gehäuse ihres privaten Automobils ein und durchqueren den städtischen Raum durch Bewegungsrinnen im Reizschutzpanzer.

Neben der Zerstörung der Innenstädte kritisierte man die mit der zunehmenden Mobilität einhergehende Zersiedelung in den naturnahen Randbezirken der Städte. In beiden Fällen sah der am Ideal der europäischen Stadt geschulte Beobachter deren Urbanität bedroht. Während die durch das private Automobil kolonisierten Innenstädte den ursprünglich als öffentliches Forum genutzten Straßenraum zweckentfremdeten und damit das spannungsgeladene Gleichgewicht von Öffentlichem und Privatem ins Wanken gebracht werde, fehle den an den Rändern der Städte zerfließenden Siedlungsstrukturen von vornherein jeder öffentliche Charakter.

Welche Auswirkungen die Restrukturierung der Innenstädte durch eine am Auto orientierte Stadt- und Verkehrsplanung in der Nachkriegszeit hatte, ist im Fall der Stadt Berlin besonders eindrucksvoll dokumentiert worden (vgl. Stimmann 2002). An den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung veröffentlichten „Schwarzplänen“ lassen sich die Veränderungen der Baustruktur über einen Zeitraum von vor dem Zweiten Weltkrieg bis heute verfolgen. Überrascht stellt man fest, dass die Anpassung der Stadt an den Straßenverkehr die Stadtstruktur sogar nachhaltiger geprägt hat als der vorangegangene Krieg. Dem Straßenbau der Nachkriegszeit fiel deutlich mehr Baubestand zum Opfer, denn die durch Kriegsschäden zerstörten Gebäude wurden weitgehend rekonstruiert.<sup>3</sup>

Während sich am Beispiel von Berlin die innere Zersetzung der Stadt durch den Straßenverkehr besonders eindrücklich nachvollziehen lässt, kam dort das zweite Phänomen moderner Stadtentwicklung, das Zerfließen in der ländlichen Peripherie, aufgrund der besonderen politisch bedingten Insellage zeitweise zum

---

<sup>3</sup> Zur Deformierung der US-amerikanischen Städte durch den Autoverkehr vgl. Safdie (1997).

Stillstand. Diesbezüglich blieb Berlin jedoch eine Ausnahme. Denn die generelle Entwicklung der Städte in modernen kapitalistischen Gesellschaften zeichnet sich durch ausgeprägte Suburbanisierungsprozesse aus (vgl. Harris/Larkham 1999; Harlander 2001). Diese setzten ein, als Ende des 19. Jahrhunderts im Zuge der explosionsartigen Urbanisierung durch private Investoren erste Schienentrassen des städtischen Nahverkehrs in die ländlichen Außenbezirke verlegt wurden, um den gehobenen bürgerlichen Schichten, die vor den unwirtschaftlichen Verhältnissen der Industriestädte in die grünen Randbezirke flohen, eine komfortable Stadtanbindung zu gewährleisten (vgl. Fisch 1997). Als sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Produktionsstätten immer weiter vor den Toren der Städte ansiedelten, waren auch die Arbeiter gezwungen, immer längere Wege auf sich zu nehmen. Um die zunächst exklusiv privat betriebenen Straßenbahnlinien nutzen zu können, waren sie anfangs auf staatliche Subventionen angewiesen. Erst die weitgehende Verstaatlichung der Privatbahnen ermöglichte die Etablierung eines öffentlichen Verkehrs und in dessen Folge die Mobilisierung breiter Schichten der Bevölkerung. Damit wurde aber zugleich der Suburbanisierungsprozess angetrieben. Nun gelangten die reizvollen Wohngegenden in den ländlich geprägten Randlagen der Stadtzentren auch in die Reichweite von Beamten, Angestellten und Arbeitern. Große genossenschaftliche und gemeinwirtschaftliche Wohnungsbaugesellschaften schufen neue Wohnsiedlungen für diese Klientel entlang der Bahnlinien, die weit in die Grüngürtel der Städte hinein reichten.

Eine völlig neue Dynamik erreichten diese Zentrifugalkräfte in den 1950er und 1960er Jahren mit der zunehmenden Automobilisierung (Kuhm 1997). Die individuelle Verfügung über ein Automobil ermöglichte breiten gesellschaftlichen Schichten den Umstieg vom öffentlichen Kollektiv- zum privaten Individualverkehr und damit die Ansiedlung zwischen den Achsen des schienengebundenen Nahverkehrs. Mit der systematischen Erschließung der naturnahen Randzonen für den Straßenverkehr durch einen forcierten staatlich geförderten Straßenbau (vgl. Klenke 1993; Südbeck 1994), kamen einerseits immer mehr Menschen ihrem Wohntraum im doppelten Wortsinn näher. Andererseits führte dies zu einer flächenhaften Zersiedelung, die in den folgenden Jahren zunehmend problematisiert wurde. Indem sich auf diese Weise individuelle Wohn- und Mobilitätsbedürfnisse verbinden, hat sich eine Dynamik entfaltet, durch welche die alten Stadtzentren negativ berührt sind. So haben sich die ehemaligen Wanderungsbewegungen vom Land in die Städte seit geraumer Zeit umgekehrt. Bis heute laufen Städte leer und verlieren an Bedeutung, weil ihre Bewohner/innen in die Umlandgemeinden ziehen. Als zentrales Vehikel dieser Entwicklungsdynamik wurde das Auto erkannt.

Insofern Stadt und Verkehr in dieser Hinsicht in einem prinzipiell nicht auszugleichenden Widerspruch stehen, verhalten sie sich antagonistisch zueinander. Bei dem Begriff des Stadtverkehrs würde es sich dann um ein Oxymoron handeln, weil hier begrifflich zusammengezwungen wird, was sich faktisch zu widersprechen scheint.

## *Stadt und Verkehr als Einheit oder vom Nomaden zur Monade?*

Zu einem anderen Ergebnis bezüglich der Beziehung von Stadt- und Verkehrsentwicklung könnte man in historischer Betrachtung gelangen. Gehen wir zurück zu den Anfängen der Menschheitsgeschichte, scheint sich zwar zunächst der Widerspruch von Stadt und Verkehr, von Immobilität und Mobilität, zu bestätigen. Einhellig wird der Übergang vom Nomadentum zur Sesshaftigkeit als zivilisatorische Errungenschaft beschrieben (vgl. Gellner 1993)<sup>4</sup>. Erst die „agrарische Revolution der Produktivkräfte“ ermöglichte eine arbeitsteilige Vergesellschaftung sowie die Entwicklung und Verfeinerung kultureller Fertigkeiten (vgl. Grünert 1989: 168ff.). Die Entstehung der Städte war sowohl Ausdruck wie auch Grundlage dieser Entwicklung. Dementsprechend wird von den Kritikern einer aus ihrer Sicht übertriebenen (Auto)Mobilität auf diesen zivilisatorischen Fortschritt verwiesen, wenn sie vor der sich ständig steigernden Verkehrsentwicklung warnen und diese *Hypermobilität* sogar als Rückschritt in der Menschheitsentwicklung bezeichnen (Virilio 1993).

Bei dieser schroffen Gegenüberstellung von Stadt und Verkehr wird freilich oft ihre enge wechselseitige Abhängigkeit übersehen. Schon die ersten Stadtgründungen im 4. Jahrtausend vor unserer Zeitrechnung in den Ebenen von Nil, Euphrat und Tigris verweisen auf die Funktion der Städte als Knotenpunkte von Handelsbeziehungen (vgl. Benevolo 2000: 22).

Auf der Grundlage einer landwirtschaftlichen Überproduktion, deren Mehrwert von den Städten aufgesogen wurde, entwickelten sich immer stärker arbeitsteilig ausdifferenzierte Stadtgesellschaften, die im Gegenzug kulturell verfeinerte Produkte ausspieen und über immer größere Distanzen verteilten. Die Stadt entwickelte sich zu einem besonders dynamischen Ort zivilisatorischer Entwicklung, wobei sie sich von Anfang an in einer doppelten Abhängigkeit befand: Sie war zum einen auf die landwirtschaftliche Produktion, zum anderen für den Austausch mit Handelspartnern auf Verkehr angewiesen.

Einen wissenschaftlichen Nachweis der Abhängigkeit städtischer Entwicklung von der landwirtschaftlichen Bodennutzung erbrachte erstmals der Volkswirt Johann Heinrich von Thünen (1783–1850) mit seinem Modell des „isolierten Staates“ (Thünen 1826). Mit seinem Ringmodell konnte er zeigen, wie sich die Reichweite des städtischen Marktes und damit der städtischen Entwicklung in Relation zur verkehrlichen Situation wandelt. In Abhängigkeit von den Transportkosten legten sich bestimmte Bewirtschaftungssysteme ringförmig um den autarken städtischen Markt.

Ausgehend vom primären Sektor und mit Blick auf das Stadtzentrum als zentralem Ort des Konsums, entwickelte Thünen eine Standorttheorie, die sich an der wirt-

---

<sup>4</sup> Eine Ausnahme bildet hier allein der Ethnologe Hans Peter Duerr, der den vermeintlichen Zivilisationspfad als menschheitsgeschichtlichen Irrweg „Vom Nomaden zur Monade“ interpretiert, worauf sich die Kapitelüberschrift bezieht (vgl. Duerr 2002).

schaftlichen Bedeutung des Agrarsektors orientierte und damit der ökonomischen Situation seiner Zeit entsprach. Als sich mit dem Ausbau des Straßensystems und der Etablierung der Eisenbahn eine Revolution der Raumüberwindung anbahnte, legte Thünens Modell nahe, dass davon die städtische Entwicklung nicht unberührt bleiben würde. Schließlich vollzog sich im Zuge der Industrialisierung ein fundamentaler Bedeutungswandel zugunsten der Städte. Die konzentrische Perspektive auf die Stadt als Absatzmarkt wich einer von der Stadt als zentralem Produktionsstandort ausgehenden exzentrischen Sicht auf das Umland. So war es nur konsequent, wenn Thünens Modell in der Folgezeit mit Blick auf die Stadtentwicklung ausgebaut wurde. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts passte Ernest W. Burgess (1925) das Konzept den neuen ökonomischen Bedingungen an. Anders als Thünen orientierte sich Burgess nicht mehr an der Landwirtschaft, sondern definierte den sich ausbreitenden Dienstleistungssektor als bestimmendes Moment der Stadtentwicklung.

Das von Burgess vorgeschlagene Modell wurde mittlerweile von der realen Entwicklung eingeholt. Sein Konzept der konzentrischen Stadtentwicklung stellt sich heute wesentlich differenzierter und unübersichtlicher dar. Den neuen Realitäten versucht der Architekt und Stadtplaner Thomas Sieverts mit seinem Modell der „Zwischenstadt“ gerecht zu werden. Er verweist darauf, dass inzwischen weit mehr Menschen in den verstärkerten Räumen leben als in den Stadtzentren und die Stadtzentren ihre ursprüngliche Wohnfunktion weitgehend verloren haben. Sieverts plädiert dafür, dies als mächtigen, unumkehrbaren Entwicklungstrend anzuerkennen und Abschied vom Mythos der alten europäischen Stadt zu nehmen (vgl. Sieverts 1997: 14).

Demgegenüber dominiert bis heute eine Position, die sich am Leitbild der europäischen Bürgerstadt orientiert (vgl. Hoffmann-Axthelm 1993). Dem entsprechend wird die aktuelle Stadtentwicklung als Fehlentwicklung interpretiert. Die Ursache für den Attraktivitätsverlust der Stadt sei ihre weiträumige Enteignung durch die öffentliche Hand. Durch ihre instrumentell-administrativen Eingriffe, würden die kreativen Potenziale der Bürger unterdrückt. Der Stadt fehle zunehmend jenes persönliche Engagement, durch das sich noch die mittelalterliche Bürgerstadt auszeichnete. Die notwendige Voraussetzung, um zu einer entsprechenden Renaissance der Stadt zu gelangen, sei daher die Umwidmung des umfangreichen öffentlichen Grundbesitzes in kleinteiliges Privateigentum. Die Verfügung einzelner Stadtbürger über ihre Parzelle, so die Überlegung, trage zu einem gesteigerten Verantwortungsbewusstsein bei und befördere durch vielfältige bürgerschaftliche Aktivitäten eine Wiederbelebung der Städte.

Unabhängig davon, welche Konsequenzen jeweils aus den aktuellen Entwicklungstrends gezogen werden, Verkehr wurde immer als ein konstitutives Element moderner Stadtentwicklung erkannt. Die Stadt ist einem steten funktionalen Wandel unterworfen, wobei der Verkehr eine wesentliche Rolle spielt. So gesehen erscheint es problematisch, heute von einer „zweckentfremdeten Stadt“ (Feldtkeller



1994) zu sprechen, womit der Stadt eine bestimmte Aufgabe zugewiesen wird. Demgegenüber zeichnet sich im historischen Rückblick ein kontinuierlicher städtischer Funktionswandel ab. Wenn es aber so ist, dass sich die Aufgaben der Stadt in Abhängigkeit von der ökonomischen und verkehrlichen Situation verändern, dann erscheint es zweifelhaft, wenn Stadtplaner heute noch ein historisches städtisches Ideal als normative Grundlage zur Beurteilung aktueller Stadtentwicklung heranziehen (vgl. Becker/Jessen/Sander 1998). Demgegenüber müsste eine sozialwissenschaftliche Perspektive nach den gewandelten gesellschaftlichen Bedingungen fragen, von denen zu vermuten ist, dass sie auch das Verhältnis von Stadt- und Verkehrsentwicklung nicht unberührt gelassen haben. Stadt- und Verkehrsentwicklung sind mithin nicht als statisches Verhältnis zu verstehen, sie stehen sich nicht als „Feinde“ gegenüber. Vielmehr sind sie als dynamischer Wirkungszusammenhang zu begreifen: das eine geht nicht ohne das andere!

### *Stadt und Verkehr als soziale Figuration*

Bei der Untersuchung des Verhältnisses von Stadt- und Verkehrsentwicklung wird bis heute zumeist ein Planungsverständnis zugrunde gelegt, das den städtischen Raum als Container begreift (vgl. Schubert 2000). Demnach werden einzelne formal zunächst scheinbar unabhängig voneinander existierende Gegenstände zu einem Ensemble zusammengeführt, dessen physische Gestalt den Kontext für soziale Beziehungen darstellt. Aus dieser Perspektive bewegen sich Menschen *in* Räumen, die ihren spezifischen Bedürfnissen mehr oder weniger gut entsprechen. Demgegenüber hat schon der Soziologe Georg Simmel auf die soziale Konstitution gesellschaftlicher Räume hingewiesen, wenn er im gesellschaftlichen Raum fixierte Örtlichkeiten als „Drehpunkte soziologischer Beziehungen“ beschrieb (vgl. Simmel 1995a: 148). Dieser Definition nach hängt es entscheidend von den historisch-spezifischen sozialen Beziehungen ab, wie sich gesellschaftliche Räume herausbilden und welche Funktion sie erfüllen. Folgerichtig ist der Ausgangspunkt von Simmels Untersuchungen immer die soziale Konstitution des modernen Menschen, der sich zunehmend durch die Fähigkeit auszeichne, soziale Nähe durch räumliche Distanz zu schaffen (vgl. Simmel 1989). Simmel zufolge lösen sich einerseits die traditionellen, räumlichen Nahbeziehungen auf, andererseits erlangt der moderne Mensch dadurch die Möglichkeit, eigenständig neue soziale Beziehungen zu knüpfen, die weit über den engen Horizont der Familie oder Gemeinschaft hinausreichen und die sich emotional intensiver gestalten können als auf physische Nähe gründende zweckgebundene Gemeinschaftsverhältnisse. Das Verhalten des Menschen in modernen Großstädten hat Simmel zu Beginn des 20. Jahrhunderts beschrieben (Simmel 1995b). Zum Ausgangspunkt seiner Überlegungen macht er die Zumutung, auf engstem Raum zusammenleben zu müssen, der der Stadtmensch ausgesetzt ist. Er untersucht, welchen Strategien sich der Stadtmensch bedient, um der damit einhergehenden Reizüberflutung zu

begegnen und das „Nervenleben“ zu schonen. Um die städtische Anonymität auch tatsächlich als persönlichen Freiraum nutzen zu können, ist der moderne (Stadt)Mensch zunächst gezwungen, sich vor den Zudringlichkeiten seiner Mitmenschen zu schützen. Er kann nicht mehr wie im provinziellen Gemeinschaftsleben an jedem Einzelschicksal Anteil nehmen, weil er damit in der Großstadt heillos überfordert wäre; er will es aber auch nicht, da für ihn der besondere Reiz urbaner Vergesellschaftung gerade in der Befreiung von den kollektiven sozialen Zwängen besteht. Dementsprechend beschrieb Simmel die dem Stadtmenschen eigene „Blasiertheit“ zugleich als Fluch und als Chance des modernen Menschen. Während die notwendige Distanzierung gegenüber den Mitmenschen einerseits zur Entfremdung beiträgt, eröffnet sie andererseits dem Einzelnen neue Freiräume (Burkart 1994). Weitere Eigenschaften wie Reserviertheit und Gleichgültigkeit ermöglichen darüber hinaus Toleranz gegenüber Fremden (vgl. Simmel 1992).

Das Auseinanderstreben der modernen Menschen ist notwendigerweise mit wachsender Mobilität verbunden. Denn um die neuen Möglichkeitsräume erschließen zu können, muss man sie zunächst erreichen. Das gestaltet sich insofern immer schwieriger, als sich durch den fortschreitenden Prozess arbeitsteiliger Ausdifferenzierung in modernen kapitalistischen Gesellschaften die anzustrebenden Ziele vervielfältigen und weiträumig verorten. Im Ergebnis verkomplizieren sich die Wegeketten und werden faktisch immer länger. Das bedeutet aber auch, dass die Wahlfreiheit zugenommen hat (vgl. Schmitz 2001: 189).

Vor diesem Hintergrund lässt die soziale Konstitution des modernen Menschen in kapitalistischen Gesellschaften für die Zukunft eine wachsende zentrifugale Dynamik von Mobilisierungs- und Urbanisierungsprozessen vermuten (vgl. Rammler 2001). Diese Entwicklung verbindet sich voraussichtlich mit der ebenfalls voranschreitenden Befriedigung sich ausdifferenzierender individueller Mobilitäts- und Wohnbedürfnisse, die sich immer raumgreifender gestalten.

### *Stadt und Verkehr heute*

Mit den von Simmel seinerzeit beschriebenen Zumutungen im urbanen Raum sieht sich der moderne Großstadtmensch heute immer seltener konfrontiert. Der konkrete öffentliche Stadtraum hat, indem er zunehmend als Transitraum fungiert, seine Funktion als Ort der Begegnung einander fremder Menschen zunehmend eingebüßt. Insofern bedarf der moderne Mensch nur noch selten des kühlen Verstandes „als ein Präservativ des subjektiven Lebens gegen die Vergewaltigung der Großstadt“ (Simmel 1995b: 118). Stattdessen schützt sich dieser heute mit der Hülle seines Automobils vor der feindlichen Umwelt. Mit Simmel ließe sich die städtische Automobilisierung mithin als Befreiung von den Zumutungen des öffentlichen Kollektivverkehrs sowie als Ausdruck individueller Emanzipation begreifen.

Ebenso sind in modernen Gesellschaften die engen, auf kollektiver Nachbarschaft basierenden Wohnverhältnisse individuellen Wohnformen gewichen (vgl. Schader-Stiftung 2001). Im Zuge der starken Ausdifferenzierung von Arbeits- und Wohnorten und der damit einhergehenden Trennung von öffentlicher und privater Sphäre hat die private Wohnung einen immer bedeutenderen Stellenwert eingenommen. Wie das private Automobil bietet die eigene Wohnung einen privaten Schutzraum (vgl. Stöbe 1990). Dass sie in der persönlichen Wertschätzung in demselben Maße zunimmt wie die individuelle Mobilität, ist an dem Trend zur kontinuierlichen Ausweitung der Wohnfläche zu erkennen.

Daraus ist allerdings nicht zwingend zu folgern, dass sich das Gleichgewicht von Privat und Öffentlich, wie oftmals behauptet, durch den Bedeutungsgewinn des Privaten zum Nachteil letzterer verschoben hat (vgl. Sennett 1983). Mit dem Blick auf die Verhältnisse der europäischen Stadt wird übersehen, dass sich zeitgleich mit dem Rückzug ins Private, durch die gesteigerte Mobilität der öffentliche Raum ausgedehnt hat und heute den städtischen Raum bei weitem überschreitet. Womöglich wird das Gewicht des Privaten austariert durch einen zunehmenden „Kosmopolitismus“ (Beck 2002). So sind heute etwa die Reiseziele der Jugendlichen, die bei ihrer Sozialisation auf Face-to-face-Kontakte angewiesen sind, die internationalen Kulturmetropolen Berlin, Amsterdam, Paris, Rom, London oder New York. Sie erreichen diese Orte kostengünstig mit Wochenendtickets der Bahn, InterRail oder Billigflügen (vgl. Tully/Baier 2006).

Städte verbinden bis heute Immobilität und Mobilität miteinander und verkörpern damit geradezu idealtypisch die gleichermaßen grundlegenden wie grundverschiedenen Prinzipien menschlicher Entwicklung. Das spiegelt sich noch in den Architekturdebatten der Moderne, die ständig oszillieren zwischen den Motiven Sesshaftigkeit/Heimat (Heidegger) sowie Vagabundentum/Fremdheit, für die Le Corbusier steht (vgl. Vidler 2002: 258).

Bei Corbusiers in Architektur übersetztes Konzept der Mobilität handelte es sich um einen radikalen Gegenentwurf zu der damals noch vorherrschenden Ideologie von der eigenen Scholle. An diese bodenständige Idee knüpfte in der Nachkriegszeit etwa Martin Heidegger mit seiner Architekturphilosophie an, womit er sich explizit gegen die Vision einer totalen Mobilität à la Corbusier wandte (vgl. Heidegger 1951). Auch aktuell bewegen sich die Debatten zwischen der Prognose des Bedeutungsverlustes städtebaulicher Strukturen im ständig schneller fließenden Strom der „Cyber City“ und dem Plädoyer zur Besinnung auf die Werte der europäischen Stadt (Castells 2004; Rietdorf 2001; Hassenpflug 2002). Dabei besteht der Reiz des Vagabundentums bis heute in der prinzipiellen Offenheit für alles Neue, während Sesshaftigkeit die beständige Wiederkehr des Immergleichen repräsentiert. Umgekehrt verkörpert Heimat aber auch ein positives Gefühl von Sicherheit, während Fremdheit grundsätzlich verunsichert. Moderne Städte befinden sich mithin in der paradoxen Situation, einerseits die ständig voranschreitende Ausdifferenzierung der Stadtgesellschaften zu gewährleisten und andererseits für

eine immer wieder neu herzustellende sozialräumliche Integration zu sorgen (vgl. Löw 2002).

So gesehen sollte man sich bei der Analyse aktueller Stadt- und Verkehrsentwicklungen nicht von einem normativen Standpunkt aus leiten lassen, sondern die Ambivalenzen dieser Entwicklungsprozesse ausloten. Macht und Ohnmacht, Sicherheit und Unsicherheit zählen ebenso dazu wie Reichtum und Armut sowie Freiheit und Zwang. Anders als Bahrtdt (1998/1961), der sich den Oberflächenphänomenen öffentlicher und privater *Kontakte* widmete und darin Urbanität gesichert sah, muss es um ein ausgewogenes Verhältnis von öffentlichen und privaten *Interessen* gehen. „Die Stadt bleibt nur erhalten, wenn es gelingt, die Interessen der Beteiligten, die zusammen das Stadtbild und das Gemeinwesen lebendig erhalten, wieder in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen“ (Benevolo 1999: 250).

Für die avisierte Studie bedeutet dies, dass abschließend auch die politischen Konsequenzen der theoretisch hergeleiteten Perspektive menschlicher Siedlungsentwicklung diskutiert werden. Damit ist die forschungspraktische Relevanz einer solchen Studie angesprochen, die beispielhaft an dem bis heute in der Stadt- und Verkehrsforschung weit verbreiteten Leitbild der „kompakten Stadt“ bzw. der „Stadt der kurzen Wege“ verdeutlicht werden kann. Aufgrund ihrer nahräumlichen Siedlungsstruktur und dem damit verbundenen geringen Verkehrsaufkommen gilt sie als Vorbild für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung. Einer ihrer bekanntesten Vertreter ist der australische Wissenschaftler Jeffrey Kenworthy, der immer wieder die europäische Stadt als den Idealtyp einer ökologischen Stadt hervorgehoben hat (vgl. Newman/Kenworthy 1989). Nachdem auch in Europa weitreichende Suburbanisierungsentwicklungen zu verzeichnen sind, hat Kenworthy sein besonderes Augenmerk mittlerweile auf die Stadt- und Verkehrsentwicklung in China verlagert (vgl. Kenworthy/Gang 2002). Dieselben Hoffnungen einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung, die er zuvor mit der europäischen Stadt verbunden hat, überträgt er nun auf die traditionell besonders dicht bebauten chinesischen Städte. Ebenso hatte noch Anfang der 1990er Jahre der europäische Verkehrsminister Neill Kinnock darauf verwiesen, dass die „Mehrheit der EU-Haushalte über kein Auto verfügt“ (KOM 1992: 25) und darin eine Chance für eine nachhaltige europäische Verkehrspolitik gesehen. Tatsächlich hat sich die Stadt- wie die Verkehrsentwicklung in allen westeuropäischen Ländern im darauf folgenden Jahrzehnt weiter zugunsten des Individualverkehrs vollzogen. Im Weißbuch zum Verkehr der Europäischen Union aus dem Jahr 2001, in dem die verkehrspolitischen Leitlinien bis 2010 formuliert sind, wird mit Blick auf die außerordentliche Bedeutung des Kollektivverkehrs in den osteuropäischen Staaten darauf gesetzt, diese historische Chance zu nutzen, um den besonders hohen Anteil dieser umweltschonenden Verkehrsart am gesamten Verkehrsaufkommen aufrecht zu erhalten (vgl. KOM 2001). Demgegenüber hat in den 1990er Jahren in allen osteuropäischen Ländern eine Reduktion des Kollektivverkehrs um durchschnittlich 50 Prozent stattgefunden. Im jüngst erschienenen Zwischenbericht der Europäischen

Union zum Weißbuch Verkehr wird aufgrund der weiter wachsenden Mobilität der europäischen Gesellschaften und fehlender politischer Steuerungsinstrumente eine – gemessen an den ursprünglichen Zielen einer nachhaltigen europäischen Verkehrsentwicklung – gegenläufige Entwicklung attestiert und für die Zukunft prognostiziert (vgl. KOM 2006).

Trotz dieser enttäuschenden historischen Erfahrungen wird weiterhin an dem Leitbild der kompakten Stadt festgehalten. Das Residenzverhalten in der Zweiten Moderne könnte Aufschluss darüber geben, ob es sich dabei um eine angemessene Perspektive handelt oder ob hier die kategoriale Persistenz der Ersten Moderne die Einsicht in die Notwendigkeit einer neuen Sicht der Dinge verstellt.

#### **4. Der Ansatz**

##### *Theorie*

Mit der Studie sollen zwei in der Stadtforschung bisher weitgehend getrennte Theoriestränge miteinander verknüpft werden. Zum einen soll die menschliche Siedlungsentwicklung in der polit-ökonomischen Traditionslinie als das Ergebnis arbeitsteiliger Vergesellschaftung begriffen werden. Zum anderen wird sie im Anschluss an Simmel als spezifischer Ort über das Medium Geld vermittelter Sozialbeziehungen vorgestellt. Beide Traditionslinien sind in der Stadtsoziologie allerdings unterschiedlich stark vertreten. Konzeptionell werden mithin eine Struktur- und eine Handlungsebene unterschieden.

Während der politökonomische Ansatz ein umfangreiches Schrifttum hervorgebracht hat, beschränkt sich die stadtsoziologische Referenz im Falle von Simmel fast ausschließlich auf seinen berühmten Aufsatz über das Geistesleben der Großstädter.<sup>5</sup> Das ist umso erstaunlicher als Simmel selbst in einer Fußnote darauf hinweist, dass es sich bei dem Aufsatz um ein Abfallprodukt seiner wesentlich weiter reichenden Theorie des Geldes handelt.<sup>6</sup> Anstatt die Fußnote ernst zu nehmen und den von Simmel analysierten Großstädter als Repräsentanten für den modernen Menschen schlechthin zu begreifen, hat die deutsche Stadtsoziologie sich darauf beschränkt, die von Simmel zu seiner Zeit am Beispiel von Berlin beschriebenen Charakterzüge als typisch städtisch zu hypostasieren und Stadtleben grundsätzlich daran zu messen. Abweichungen von diesem Ideal können dann nur als Anoma-

---

<sup>5</sup> Darüber hinaus wird gelegentlich noch der Aufsatz über den Fremden zitiert, in dem Simmel allerdings im Wesentlichen dieselben Motive diskutiert wie in dem Beitrag über das Geistesleben der Großstädter.

<sup>6</sup> „Der Inhalt dieses Vortrags geht seiner Natur nach nicht auf eine anzuführende Literatur zurück. Begründung und Ausführung seiner kulturgeschichtlichen Hauptgedanken ist in meiner ‚Philosophie des Geldes‘ gegeben.“ (Simmel 1995b: 131)

lien verstanden werden, die das urbane Leben tendenziell gefährden (vgl. Krämer-Badoni 2004).

Daraus resultieren in der hier angestrebten Arbeit zunächst zwei unterschiedliche Herausforderungen: *erstens* wird es darum gehen, das überbordende Material polit-ökonomischer Abhandlungen auf einen zentralen Gedankengang hin zu sichten und *zweitens* das bisher unausgeschöpfte Potenzial der Simmelschen Differenzierungstheorie für die Stadtsoziologie fruchtbar zu machen. In der anschließenden Synthese soll die menschliche Siedlungsentwicklung als ein dynamischer Wachstums-, Beschleunigungs- und Differenzierungsprozess entworfen werden. Es wird gezeigt, dass die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung als ein wechselseitiges Bedingungsgefüge beschrieben werden kann, das sich über zeitlich und räumlich begrenzte Wachstums- und Schrumpfungsphasen hinweg in einem säkularen Prozess fortschreitender Siedlungsexpansion niederschlägt (vgl. Mumford 1980/1961). Dieser Prozess der Desintegration war zudem immer begleitet von verkehrstechnischen Entwicklungen, die eine Reintegration ermöglichten. Während dies im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, in der Hochphase der Urbanisierung, durch eine spezifische Art der „Vernetzung der Stadt“ (Schott 1999) erreicht wurde, deutet sich heute an, dass die veränderten sozioökonomischen Rahmenbedingungen neue Formen der verkehrlichen Siedlungsintegration erfordern.

Um dabei die bedeutende Rolle des Verkehrs berücksichtigen zu können, wird konzeptionell an zentrale Einsichten der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung angeknüpft. Demnach ist es zunächst sinnvoll, analytisch zwischen den Begriffen *Verkehr*, womit das traditionelle Verständnis physischer Bewegung in konkreten Räumen bezeichnet wird und *Mobilität* im ursprünglichen Sinne geistiger Beweglichkeit, zu unterscheiden (vgl. Canzler/Knie 1998: 28ff.). Mit dieser begrifflichen Unterscheidung wird der bis heute dominierenden Strukturanalyse verkehrlicher Entwicklung die individuelle Perspektive sozialer Akteure hinzugefügt. Damit reagiert die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung auf die zunehmende Eigenwilligkeit individueller Verhaltensweisen, die sich insbesondere in ausdifferenzierten Mobilitätsmustern niederschlägt und durch aggregierte Strukturanalysen nicht erfasst werden. Die mentale Aneignung von „Möglichkeitsräumen“ wird als wichtige individuelle Triebkraft verstanden, um den persönlichen Horizont zu erweitern und neue Ziele anzustreben. Dabei bildet „Das Auto im Kopf“ (Knie 2005) die entscheidende Referenzfolie, indem bei der Wahl des Arbeitsplatzes wie auch der Residenzentscheidung von einem ubiquitären Straßennetz ausgegangen wird, das bis in den letzten Winkel der Provinz reicht. Die in den alltäglichen Handlungsvollzügen selbstverständlich vorausgesetzte Automobilität provoziert mithin eine entfernungsintensive Lebens- und Arbeitsweise (vgl. Flink 1990).

Gleichzeitig ist die Fähigkeit zur individuellen Antizipation neuer Möglichkeitsräume aber auch immer vermittelt über die je spezifischen persönlichen und gesellschaftlichen sozioökonomischen Parameter. Auch wenn diese das individuelle Handeln nicht mehr so direkt beeinflussen wie in der Vergangenheit, so bilden sie doch

einen mehr oder weniger weiten Handlungsrahmen. Mit dem heuristischen Konzept der „Möglichkeitsräume“ können Struktur- wie Handlungsebene mithin zusammengedacht werden. Es vermag daher den politökonomischen Strukturansatz und Simmels differenzierungstheoretisch entwickelte Handlungsdimension miteinander zu verbinden.

### *Empirie*

Unter Berücksichtigung der eingangs für das Verhältnis von Mobilität und Urbanität entwickelten These der Zweiten Moderne steht eine empirische Untersuchung vor besonderen Problemen. Dadurch, dass sich die unterschiedlichen Verhaltensmuster nicht mehr allein auf wenige strukturelle Parameter zurückführen lassen, sondern durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst werden, muss ein entsprechend anspruchsvolles Erhebungsdesign entwickelt werden. Aufgrund zunehmend eigenwilliger, von strukturellen Zwängen partiell befreiter individueller Verhaltensweisen, ist neben einer quantitativen Erhebung sozialstruktureller Daten insbesondere eine angemessene qualitative Untersuchung erforderlich. Schließlich muss gewährleistet werden, dass die Strukturdaten und die Ergebnisse der Handlungsebene in Beziehung zueinander gesetzt werden und ihr jeweiliger Einfluss auf das Residenzwahlverhalten gewichtet werden kann.

Einen ersten Versuch der systematischen empirischen Erforschung unterschiedlicher Mobilitätsmuster in verschiedenen Siedlungsräumen, wurde in dem vom BMBF geförderten Verbundprojekt „StadtLeben – Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnumfeldern, Raum- und Zeitstrukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Stadt“ unternommen (vgl. Beckmann et al. 2006). Die leitende Fragestellung lautete auch in diesem Projekt, wie der mit dispersen Siedlungsentwicklungen verbundene Individualverkehr eingedämmt werden kann. Dazu wurden jeweils zwei Quartiere im Kölner Zentrum, den Randbezirken und dem suburbanen Raum untersucht. Erstmals wurde dort der Versuch unternommen, neben den relativ gut belegten sozialstrukturellen Lebenslagen auch den Einfluss von unterschiedlichen Lebensstilen zu berücksichtigen. Darüber hinaus wurde durch einen Milieuansatz ein differenziertes Bild der Stadtteile gezeichnet. Das Ergebnis ist ein feinkörniges Bild der Motivlagen des Mobilitätsverhaltens in den verschiedenen Siedlungszusammenhängen. Dabei spielen eigenwillige Lebensstile zur Erklärung von Mobilitätsverhalten durchaus eine gewisse Rolle, ausschlaggebend aber sind sozialstrukturelle und räumliche Faktoren.

Schließlich steht allerdings das facettenreiche Bild unterschiedlichster Kombinationen von Raumtypen und Mobilitätsmustern dem normativen Anspruch planender Eingriffe recht unvermittelt gegenüber. Offenbar wird die attestierte „Eigenwilligkeit“ der beschriebenen Verhältnisse nicht ernst genommen, sondern auf Planungsdefizite zurückgeführt, die es zu korrigieren gilt. Das Ziel ist die Herstellung urbaner

Lebensverhältnisse, die das gute Leben an einem Ort ermöglichen. Dem widerspricht allerdings das faktisch zu beobachtende Bestreben, urbane und nicht urbane Lebensweisen abwechselnd aufzusuchen. Das wachsende Bedürfnis nach „komplementärer Urbanität“ (Canzler/Knie 2001) legt es nahe, danach zu fragen, wie diese Ziele auf nachhaltige Weise zu realisieren sind, anstatt Menschen auf einen Ort fest zu planen.

Gleichwohl kann an diesem theoretisch wie auch methodisch anspruchsvollen Forschungsansatz von „StadtLeben“ angeknüpft werden, um die Theorie menschlicher Siedlungsentwicklung im Rahmen einer größer angelegten Untersuchung empirisch zu überprüfen. Dies soll auf zwei Ebenen geschehen: *Erstens* wird auf der Grundlage des zur Verfügung stehenden Datenmaterials eine Strukturanalyse der nationalen Siedlungsentwicklung durchgeführt. Diese wird ergänzt durch eine Skizze der zentralen Entwicklungstendenzen der globalen Stadt- und Verkehrsentwicklung, wobei auf die Ergebnisse einer schon durchgeführten Vorstudie zurückgegriffen werden kann (vgl. Schöller/Rammler 2007).

*Zweitens* wird ein Forschungsdesign zur Ermittlung von Mobilitätstypen in Abhängigkeit von Raumtypen entwickelt. Dabei kann zum einen, bei der Erhebung sozialstruktureller Daten, auf die Vorarbeiten der Projektgruppe Mobilität zurückgegriffen werden (vgl. Maertins 2006).

*Drittens* soll geprüft werden, ob eine Zusammenführung der zwei großen Panel-Studien des Sozioökonomischen Panels (SOEP) und des Mobilitätspanels (MOP) denkbar ist.<sup>7</sup> Dann wäre eine Kombination der sozioökonomischen Daten des SOEP mit den Mobilitätsdaten des MOP möglich, das erstmals ein umfassendes Bild des Mobilitätsverhaltens der bundesdeutschen Bevölkerung erlauben würde. Um zukünftig auf valide Datensätze zurückgreifen zu können, sollen sowohl für die Erhebungen von Mobilität in Deutschland (MiD) wie auch die Einkommens- und Verbraucherstichproben (EVS) des Statistischen Bundesamtes, spezifische Fragestellungen zum Verhältnis von Stadt- und Verkehrsentwicklung entwickelt werden.

Schließlich sollen die theoretisch gewonnen und empirisch überprüften Aussagen über die zukünftige Siedlungsentwicklung im Rahmen einer Expertenbefragung diskutiert werden.

---

<sup>7</sup> Vgl. für das SOEP: [www.diw.de/deutsch/sop/](http://www.diw.de/deutsch/sop/); für das MOP: <http://mobilitaetspanel.ifv.uni-karlsruhe.de/index.htm>



## 5. Resümee

Ausgehend von der These, dass sich die Lebenswirklichkeit von Menschen in modernen kapitalistischen Gesellschaften in den letzten Jahrzehnten stark gewandelt hat, hinterlässt die sozialwissenschaftliche Stadt- und Verkehrsforschung in Deutschland den Eindruck, als habe sie dies noch kaum nachvollzogen. Sie orientiert sich stattdessen nach wie vor mehrheitlich an dem historischen Ideal der europäischen Stadt, wobei sie sich zugleich in ausdrücklicher Opposition zur amerikanischen Stadt definiert. In den USA wiederum hat man vielfach eine gegenteilige Position eingenommen und die amerikanische Stadt des *urban sprawl*, wie sie idealtypisch am Beispiel von Los Angeles entstanden ist, zum neuen, postmodernen Stadttyp erklärt (vgl. Scott/Soja 1998). Indem die rückwärtsgewandte europäische Perspektive dazu neigt, neue soziale Verhältnisse zu negieren, während vom US-amerikanischen Standpunkt aus nicht selten historische Differenzen aus dem Blick geraten, repräsentieren beide Ansätze eine jeweils spezifisch verengte Sicht auf gesellschaftliche Realität.

Demgegenüber verortet sich die Untersuchung des Residenzverhaltens in der Zweiten Moderne methodisch im Spannungsfeld dieser beiden Extrempositionen mit der Metapher des „Sowohl-als-Auch“ (Beck/Bonß/Lau 2004: 32ff.). So wird einerseits der konservativen europäischen Perspektive mit dem Hinweis begegnet, dass die von ihr zu Grunde gelegten Analysekatoren der Ersten Moderne neue gesellschaftliche Phänomene selbst dann noch als Anomalien wahrnehmen, wenn sie schon eine ausgeprägte Wirkungsmacht erlangt haben, wie etwa die suburbane Siedlungsentwicklung. Andererseits wird gegenüber nachmodernen Ansätzen der Stadt- und Verkehrswissenschaft eingewandt, dass sich struktureller Wandel nur selten als totaler Bruch vollzieht, wie es die Post-Moderne schon begrifflich suggeriert. Wenn es aber zutrifft, dass die Zweite Moderne an den historisch-spezifischen gesellschaftlichen Strukturen der Ersten Moderne anknüpft, um sie zu verändern, dann ist damit zu rechnen, dass sich Stadt- und Verkehrsentwicklung in Europa und den USA (ganz zu schweigen von den anderen Weltregionen) auch in Zukunft empirisch unterscheiden werden. Dem lautstark verkündeten postmodernen Paradigmenwechsel wird daher mit einer stärkeren Sensibilität für Zwischentöne begegnet.

Im Rahmen des skizzierten Projektvorhabens wird der Entwurf einer Theorie menschlicher Siedlungsentwicklung angestrebt, um zu einer realistischen Einschätzung aktueller Tendenzen von Stadt- und Verkehrsentwicklung zu gelangen.

## Literatur

- Bahrdt, Hans Paul (1989): Die Straße als Kommunikationsfeld, in: *Die Alte Stadt*, Heft 2/3, S. 21-35.
- Bahrdt, Hans Paul (1998/1961): *Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau*. Hrsg. v. Ulfert Herlyn, Opladen.
- Beck, Ulrich (1986): *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt M.
- Beck, Ulrich (1993): *Die Erfindung des Politischen. Zu einer Theorie reflexiver Modernisierung*, Frankfurt M.
- Beck, Ulrich (1997): *Kinder der Freiheit*, Frankfurt M.
- Beck, Ulrich (2002): *Macht und Gegenmacht im globalen Zeitalter. Neue weltpolitische Ökonomie*. Frankfurt M.
- Beck, Ulrich/Wolfgang Bonß/Christoph Lau (2004): Entgrenzung erzwingt Entscheidung. Was ist neu an der Theorie reflexiver Modernisierung?, in: Ulrich Beck/Christoph Lau (Hrsg.): *Entgrenzung und Entscheidung*, Frankfurt M., S. 13-61.
- Becker, Heidede/Johann Jessen/Robert Sander (Hrsg.) (1998): *Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa*, Stuttgart/Zürich.
- Beckmann, Klaus J./Markus Hesse/Christian Holz-Rau/Marcel Hunecke (Hrsg.) (2006): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*, Wiesbaden.
- Benevolo, Leonardo (1999): *Die Stadt in der europäischen Geschichte*, München.
- Benevolo, Leonardo (2000): *Geschichte der Stadt*, Frankfurt/New York.
- Berking, Helmuth/Martina Löw (Hrsg.) (2005): *Die Wirklichkeit der Städte*, Baden-Baden.
- Brake, Klaus (2005): Der suburbane Raum als Standorttyp, in: Klaus Brake/Ingo Einacker/Heinrich Mäding: *Kräfte, Prozesse, Akteure – Zur Empirie der Zwischenstadt*, Wuppertal, S. 8-44.
- Brühl, Hasso (2005): *Wohnen in der Innenstadt – eine Wiederentdeckung?* Difu-Berichte 1+2.
- Burgess, Ernest W. (1925): The growth of the city. An introduction to a research project, in: Robert E. Park/Ernest W. Burgess (Hrsg.): *The City*, Chicago, S. 47-62.
- Burkart, Günter 1994: „Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilität“, in: *Soziale Welt*, Heft 2, S. 216-241.
- Canzler, Weert/Andreas Knie (1998): *Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*, Wien.
- Canzler, Weert/Andreas Knie (2001): Komplementäre Urbanität. Vom Zusammenhang von lokalen Identitäten und fernräumlichen Aktivitäten, in: *Voyage. Jahrbuch für Reise- & Tourismusforschung* 2001, Köln, S. 79-89.
- Castells, Manuel (2004): *Das Informationszeitalter*, 3 Bde., Opladen.
- Duerr, Hans Peter (2002): *Vom Nomaden zur Monade*, Graz.
- Ewald, Francois (1993): *Der Vorsorgestaat*, Frankfurt M.
- Feldtkeller, Andreas (1994): *Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums*, Frankfurt/New York.

- Fisch, Stefan (1997): Nahverkehr aus der Sicht der Stadtplanungsgeschichte. Anmerkungen eines Verwaltungs- und Planungshistorikers, in: Hans-Liudger Dienel/Barbara Schmucki (Hrsg.): *Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht*, Stuttgart, S. 51-61.
- Flink, James J. (1990): *The Automobile Age*, Cambridge/London.
- Gans, Herbert J. (1962): Urbanism and Suburbanism as Ways of Life. A Re-evaluation of Definitions, in: Arnold M. Rose (Hrsg.): *Human Behavior and Social Processes*, Houghton-Mifflin, S. 625-648.
- Gellner, Ernest (1993): *Pflug, Schwert und Buch. Grundlinien der Menschheitsgeschichte*. München.
- Geppert, Kurt/Martin Gornig (2003): *Die Renaissance der großen Städte – und die Chancen Berlins*, in: *DIW-Wochenbericht*, Nr. 26, S. 411-418.
- Grünert, Heinz (Hrsg.) (1989): *Geschichte der Urgesellschaft*, Berlin.
- Harlander, Tilmann (Hrsg.) (2001): *Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland*, Stuttgart/München.
- Harris, Robert/Peter J. Larkham (1999): Suburban foundation, form and function, in: Robert Harris/Peter J. Larkham (Hrsg.): *Changing Suburbs. Foundation, form and function*, London, S. 1-31.
- Hassenpflug, Dieter (2002): *Die Europäische Stadt. Mythos und Wirklichkeit*, Münster/Hamburg/London.
- Häußermann, Hartmut (Hrsg.) (1998): *Großstadt. Soziologische Stichworte*. Opladen.
- Heidegger, Martin (1951): Bauen, Wohnen, Denken, in: *Gesamtausgabe*, Bd. 7, Frankfurt M., 146-164.
- Heitmeyer, Wilhelm (1998): Versagt die ‚Integrationsmaschine‘ Stadt? Zum Problem der ethnisch-kulturellen Segregation und ihrer Konfliktfolgen, in: Wilhelm Heitmeyer/Rainer Dollase/Otto Backes (Hrsg.): *Die Krise der Städte*, Frankfurt M.
- Hoffmann-Axthelm, Dieter (1993): *Die dritte Stadt. Bausteine eines neuen Gründungsvertrags*, Frankfurt M.
- Ipsen, Detlev (2000): Stadt- und Regionalsoziologie: Von der Stadt- und Regionalsoziologie zu einer Soziologie des Raumes, in: *Soziologische Revue*, Sonderheft 5, S. 279-291.
- Kahn, Louis I., zit. n. Giurgola, Romaldo (1979): *Louis I. Kahn*. Zürich, S. 95f.
- Kenworthy, Jeff/Gang Hu (2002): Transport and Urban Change in Chinese Cities, *DISP* 151, Nr. 4, S. 4-14.
- Klenke, Dietmar 1993: *Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung*, Stuttgart.
- Knie, Andreas (2005): Das Auto im Kopf. Die Auswirkungen moderner Verkehrsinfrastruktur auf die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum, in: *Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie*, Heft 1, S. 59-69.
- Knoflacher, Hermann (1993): *Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren*, Wien/Köln/Weimar.
- Knoll, Michael/Rolf Kreibich/Roland Nolte/Mandy Scheermesser/Alexandra Schläffer/Felix Würtenberger (2003): *Mobilität und Wohnen*. Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung, Werkstattbericht Nr. 61, Berlin.

- KOM – Kommission der Europäischen Union (1992): *Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik – Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität*, Brüssel.
- KOM – Kommission der Europäischen Union (2001): *Weißbuch – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*, Brüssel 2001.
- KOM – Kommission der Europäischen Union (2006): *Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent. Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001*, Brüssel.
- Krämer-Badoni, Thomas (1999): Die Stadtsoziologie Ende der 90er Jahre, in: *Soziologische Revue*, Heft 4, S. 414-422.
- Krämer-Badoni, Thomas (2004): Die europäische Stadt und die alteuropäische Soziologie – Kommunalen Sozialstaat oder civil society?, in: Walter Siebel (Hrsg.) (2004): *Die europäische Stadt*, Frankfurt M.
- Krämer-Badoni, Thomas/Werner Petrowsky (Hrsg.) (1997): *Das Verschwinden der Städte*, Bremen.
- Kuhm, Klaus (1997): *Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozess technologischer Integration und sozialer Vernetzung*, Pfaffenweiler.
- Läpple, Dieter (2005): Phönix aus der Asche: Die Neuerfindung der Stadt, in: Helmuth Berking/Martina Löw (Hrsg.): *Die Wirklichkeit der Städte*, Baden-Baden, S. 397-413.
- Löw, Martina (Hrsg.) (2002): *Differenzierung des Städtischen*, Opladen.
- Maertins, Christian (2006): *Die intermodalen Dienste der Bahn: Mehr Mobilität und weniger Verkehr? Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen*, Diskussion Paper SP III 2006-101, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin.
- Menzel, Marcus (2007): *Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg*, Frankfurt/New York.
- Monheim, Heiner (1991): Auto und Urbanität. Analyse einer Fehlentwicklung, in: Tom Koenigs/Roland Schaeffer (Hrsg.): *Fortschritt vom Auto. Umwelt und Verkehr in den 90er Jahren*, München, S. 62-79.
- Mumford, Lewis (1980/1961): *Die Stadt. Geschichte und Ausblick*, München.
- Nachrichtenblatt zur Stadt- und Regionalsoziologie, Juni 2005 ([www.sektion-stadtsoziologie.de](http://www.sektion-stadtsoziologie.de)).
- Newman, Peter/Jeffrey Kenworthy (1989): *Cities and Automobile Dependence. An International Sourcebook*, Aldershot.
- Oswald, Franz/Nicola Schüller (2003): *Neue Urbanität. Das Verschmelzen von Stadt und Landschaft*, Zürich.
- Prigge, Walter (1998): *Peripherie ist überall*. Frankfurt M.
- Rammler, Stephan (2001): *Mobilität und Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie*, Berlin.
- Rietdorf, Werner (Hrsg.) (2001): *Auslaufmodell Europäische Stadt? Neue Herausforderungen und Fragestellungen am Beginn des 21. Jahrhunderts*, Berlin.
- Safdie, Moshe (1997): *The City after the Automobile. An Architect's Vision*, Boulder.
- Savage, Mike/Alan Warde/Kevin Ward (2003): *Urban Sociology, Capitalism and Modernity*, Hampshire/London.

- Schader-Stiftung (2001): *Wohn:Wandel. Szenarien, Prognosen, Optionen zur Zukunft des Wohnens*, Darmstadt.
- Schmitz, Stefan (2001): *Revolutionen der Erreichbarkeit. Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel*, Opladen.
- Schöller, Oliver/Stephan Rammler (2007): *Mobile Cities. Stadt- und Verkehrsentwicklung im globalen Kontext*, Münster (in Vorbereitung).
- Schott, Dieter (1999): Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die ‚Produktion‘ der modernen Stadt. Darmstadt, Mannheim, Mainz 1889-1918. Darmstadt.
- Schubert, Herbert (2000): *Städtischer Raum und Verhalten. Zu einer integrierten Theorie des öffentlichen Raumes*, Opladen.
- Scott, Allen J./Edward W. Soja (Hrsg.) (1998): *The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*, Berkeley/Los Angeles.
- Sennett, Richard (1983): *Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität*. Frankfurt M.
- Siebel, Walter (Hrsg.) (2004): *Die europäische Stadt*, Frankfurt M.
- Sieverts, Thomas (1997): *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Braunschweig/Wiesbaden.
- Sieverts, Thomas/Michael Koch/Ursula Stein/Michael Steinbusch (Hrsg.) (2005): *Zwischenstadt – Inzwischen Stadt?* Wuppertal.
- Simmel, Georg (1989): *Philosophie des Geldes*, Gesamtausgabe, Bd. 6, Frankfurt M.
- Simmel, Georg (1992): Exkurs über den Fremden, in: Otthein Rammstedt (Hrsg.): Georg Simmel Gesamtausgabe, Bd. 11, *Soziologie*, Frankfurt M., S. 764-771.
- Simmel, Georg (1995a): Soziologie des Raums, in: Rüdiger Kramme/Angela Rammstedt/Otthein Rammstedt (Hrsg.): Georg Simmel Gesamtausgabe, Bd. 7, *Aufsätze und Abhandlungen*, Frankfurt M., S. 132-184.
- Simmel, Georg (1995b): Die Großstädte und das Geistesleben, in: Rüdiger Kramme/Angela Rammstedt/Otthein Rammstedt (Hrsg.): Georg Simmel Gesamtausgabe, Bd. 7, *Aufsätze und Abhandlungen*, Frankfurt M., S. 116-131.
- Soja, Edward W. (2000): *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford.
- Stimmann, Hans (Hrsg.) (2002): *Die gezeichnete Stadt. Die Physiognomie der Berliner Innenstadt in Schwarz- und Parzellenplänen 1940-2010*, Berlin.
- Stöbe, Sylvia (1990): *Privatheit – privater Raum. Über den Wandel vom psychischen und räumlichen Rückzug und seine Auswirkungen auf die Grundrissgestaltung der Wohnung*, Kassel.
- Südbeck, Thomas (1994) *Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er Jahre*, Stuttgart.
- Thünen, Johann Heinrich (1826): *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, Rostock.
- Tully Claus J./Dirk Baier (2006): *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*, Wiesbaden.
- Vidler, Anthony (2002): *Unheimlich. Über das Unbehagen in der modernen Architektur*, Hamburg.
- Virilio, Paul (1993): *Revolution der Geschwindigkeit*, Berlin.



Veröffentlichungsreihe der Abteilung „Innovation und Organisation“  
des Forschungsschwerpunktes Organisationen und Wissen am  
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

elektronisch verfügbar unter:  
[www.wz-berlin.de/publikation/discussion\\_papers/liste\\_discussion\\_papers.de](http://www.wz-berlin.de/publikation/discussion_papers/liste_discussion_papers.de)

1999

- FS II 99-101 Emily Udler, Israeli Business in Transition, 45 S.
- FS II 99-102 Mark B. Brown, Policy, design, expertise, and citizenship: Revising the California electric vehicle program, 49 S.
- FS II 99-103 Stefan Bratzel, Umweltorientierter Verkehrspolitikwandel in Städten. Eine vergleichende Analyse der Innovationsbedingungen von „relativen Erfolgsfällen“, 74 S.

2000

- FS II 00-101 Sabine Helmers, Ute Hoffmann und Jeanette Hofmann. Internet... The Final Frontier: An Ethnographic Account. Exploring the cultural space of the Net from the inside, 124 S.
- FS II 00-102 Weert Canzler und Sassa Franke, Autofahren zwischen Alltagsnutzung und Routinebruch. Bericht 1 der choice-Forschung, 26 S.
- FS II 00-103 Mikael Hård und Andreas Knie, Getting Out of the Vicious Traffic Circle: Attempts at Restructuring the Cultural Ambience of the Automobile Throughout the 20<sup>th</sup> Century, 20 S.
- FS II 00-104 Ariane Berthoin Antal, Ilse Stroo and Mieke Willems, Drawing on the Knowledge of Returned Expatriates for Organizational Learning. Case Studies in German Multinational Companies. 47 S.
- FS II 00-105 Ariane Berthoin Antal und Meinolf Dierkes, Organizational Learning: Where Do We Stand? Where Do We Want to Go?, 33 S.

2001

- FS II 01-101 Katrin Böhling, Zur Bedeutung von „boundary spanning units“ für Organisationslernen in internationalen Organisationen, 34 S.

2002

- FS II 02-101 Ute Hoffmann und Jeanette Hofmann, Monkeys, Typewriters and Networks. The Internet in the Light of the Theory of Accidental Excellence, 24 S.
- FS II 02-102 Ute Hoffmann, Themenparks re-made in Japan. Ein Reisebericht, 26 S.

- FS II 02-103 Weert Canzler und Sassa Franke, Changing Course in Public Transport: The Car as a Component of Competitive Services. Choice-Research, Report No. 2, 58 S.
- FS II 02-104 Weert Canzler und Sassa Franke, Mit cash car zum intermodalen Verkehrsangebot. Bericht 3 der choice-Forschung, 67 S.
- FS II 02-105 Ariane Berthoin Antal, Meinolf Dierkes, Keith MacMillan & Lutz Marz, Corporate Social Reporting Revisited, 32 S.
- FS II 02-106 Martin Gegner, Die Wege des urbanen Verkehrs zur Daseinsvorsorge, 63 S.
- FS II 02-107 Meinolf Dierkes, Lutz Marz & Ariane Berthoin Antal, Sozialbilanzen. Konzeptioneller Kern und diskursive Karriere einer zivilgesellschaftlichen Innovation, 18 S.
- FS II 02-108 Christiana Weber und Barbara Weber, Learning in and of Corporate Venture Capital Organizations in Germany. Industry structure, companies' strategies, organizational learning capabilities, 19 S.
- FS II 02-109 Jeanette Hofmann unter Mitarbeit von Jessica Schattschneider, Verfahren der Willensbildung und Selbstverwaltung im Internet – Das Beispiel ICANN und die At-Large-Membership, 155 S.
- FS II 02-110 Kathrin Böhling, Learning from Environmental Actors about Environmental Developments. The Case of International Organizations, 40 S.
- FS II 02-111 Astrid Karl, Öffentlicher Verkehr im künftigen Wettbewerb. Wie ein inkonsequenter Ordnungsrahmen und überholte Finanzierungsstrukturen attraktive öffentliche Angebote verhindern, 60 S.
- FS II 02-112 Thomas Sauter-Servaes & Stephan Rammler, Delaytainment an Flughäfen. Die Notwendigkeit eines Verspätungsservices und erste Gestaltungsideen, 83 S.
- FS II 02-113 Ariane Berthoin Antal & Meinolf Dierkes, Organisationslernen und Wissensmanagement: Überlegungen zur Entwicklung und zum Stand des Forschungsfeldes, 39 S.
- FS II 02-114 Ariane Berthoin Antal & Meinolf Dierkes, On the Importance of Being Earnest about Business: Overcoming liberal arts students' misconceptions about leadership in corporate change processes, 31 S.
- FS II 02-115 Daniela Zenone, Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung, 72 S.

|      |
|------|
| 2003 |
|------|

- SP III 03-101 Ariane Berthoin Antal und Victor Friedman, Negotiating Reality as an Approach to Intercultural Competence, 35 S.
- SP III 03-102 Ariane Berthoin Antal, Camilla Krebsbach-Gnath & Meinolf Dierkes, Hoechst Challenges Received Wisdom on Organizational Learning, 36 S.
- SP III 03-103 Ariane Berthoin Antal & Jing Wang. Organizational Learning in China: The Role of Returners, 29 S.



- SP III 03-104 Jeanette Hofmann, Die Regulierung des Domainnamensystems – Entscheidungsprozess und gesellschaftliche Auswirkungen der Einrichtung neuer Top Level Domains im Internet, 122 S.
- SP III 03-105 Oliver Schöller & Stephan Rammler, „Mobilität im Wettbewerb“ Möglichkeiten und Grenzen integrierter Verkehrssysteme im Kontext einer wettbewerblichen Entwicklung des deutschen und europäischen Verkehrsmarktes – Begründung eines Forschungsvorhabens, 35 S.
- SP III 03-106 Falk Berndt und Hermann Blümel, ÖPNV quo vadis? Aufforderung zu verkehrspolitischen Weichenstellungen im ÖPNV, 73 S.
- SP III 03-107 Tobias Wölfle und Oliver Schöller, Die kommunale „Hilfe zur Arbeit“ im Kontext kapitalistischer Arbeitsdisziplinierung, 26 S.
- SP III 03-108 Markus Petersen. Multimodale Mobilisations und Privat-Pkw, Ein Vergleich auf Basis von Transaktions- und monetären Kosten. Bericht 4 der choice-Forschung, 41 S.
- SP III 03-109 Ariane Berthoin Antal & Victor J. Friedman, Learning to Negotiate Reality: A Strategy for Teaching Intercultural Competencies, 33 S.
- SP III 03-110 Ute Hoffmann (Hg.), Reflexionen der kulturellen Globalisierung. Interkulturelle Begegnungen und ihre Folgen. Dokumentation des Kolloquiums „Identität-Alterität-Interkulturalität. Kultur und Globalisierung“ am 26./27. Mai 2003 in Darmstadt, 183 S.
- SP III 03-111 Christiana Weber, Zeit und Zeitkompensation in der Entstehung und Entwicklung von Organisationskultur, 41 S.
- SP III 03-112 Gerhard Prätorius & Christian Wichert, Integrierte Verkehrspolitik als Realtypus – mehr als die Summe von Teillösungen?, 60 S.
- SP III 03-113 Christiana Weber und Barbara Weber, Corporate Venture Capital Organizations in Germany. A Comparison, 46 S.
- SP III 03-114 Marc Weider, André Metzner, Stephan Rammler, Die Brennstoffzelle zwischen Umwelt-, Energie- und Wirtschaftspolitik. Darstellung der öffentlichen Förderprogramme für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie in Deutschland, der Europäischen Union, den USA und Japan, 77 S.
- SP III 03-115 Martin Gegner. Crash, Boom, Bang – Reload, Metamorphosen eines Softwareprojekts in Zeiten des New Economy-Hypes, 32 S.
- SP III 03-116 Ying Zhu, Leapfrogging into Hydrogen Technology: China's 1990-2000 Energy Balance, 43 S.
- SP III 03-117 Maria Oppen, Detlef Sack, Alexander Wegener, Innovationsinseln in korporatistischen Arrangements. Public Private Partnerships im Feld sozialer Dienstleistungen, 61 S.

|      |
|------|
| 2004 |
|------|

- SP III 04-101 Marc Weider, André Metzner, Stephan Rammler, Das Brennstoffzellen-Rennen. Aktivitäten und Strategien bezüglich Wasserstoff und Brennstoffzelle in der Automobilindustrie, 137 S.
- SP III 04-102 Ariane Berthoin Antal, The Centrality of ‚Between‘ in Intellectual Entrepreneurship, 27 S.

- SP III 04-103 Martin Gegner, Die Auto-Referenz des öffentlichen Nahverkehrs – Selbst-, Konkurrenz- und Kundenbild im Marketing des Verbands Deutscher Verkehrsbetriebe, 102 S.
- SP III 04-104 Holger Straßheim, Power in intercommunal knowledge networks. On the endogenous dynamics of network governance and knowledge creation, 37 S.
- SP III 04-105 Marc Weider, China – Automobilmarkt der Zukunft? – Wie nachhaltig und zukunftsorientiert sind die Strategien der internationalen Automobilindustrie in China?, 73 S.
- SP III 04-106 Ariane Berthoin Antal & Victor J. Friedman, Overcoming dangerous learning: The role of critical reflection in cross-cultural interactions, 26 S.
- SP III 04-107 Felix Beutler, Intermodalität, Multimodalität und Urbanibility – Vision für einen nachhaltigen Stadtverkehr, 36 S.
- SP III 04-108 Gerhard Prätorius & Christian Wichert, Die Ergänzung der Haushalts- durch Nutzerfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen, 36 S.
- SP III 04-109 Hermann Blümel, Mobilitätsdienstleister ohne Kunden. Kundenorientierung im öffentlichen Nahverkehr, 114 S.
- SP III 04-110 Maria Brie & Hagen Pietzcker, NGOs in China – Die Entwicklung des Dritten Sektors, 53 S.
- SP III 04-111 Anke Borcharding, Strategies, Programs, and Projects Pertaining to Policy on Transport. Research in Selected European States, the United States, and Japan (Short title: “SmartBench”) Final Report on Sweden, 50 S.
- SP III 04-112 Ariane Berthoin Antal & André Sobczak, Beyond CSR: Organizational Learning for Global Responsibility, 41 S.

|      |
|------|
| 2005 |
|------|

- SP III 05-101 Martin Lengwiler, Probleme anwendungsorientierter Forschung in den Sozialwissenschaften am Beispiel der Ausgründung “choice”, 59 S.
- SP III 05-102 Maria Brie, Prozesse politischer Entscheidungsfindung in China. Die „Vierte Führungsgeneration“, 58 S.
- SP III 05-103 Miriam Barnat, Lernen und Macht in einer Non-Profit Organisation, 50 S.
- SP III 05-104 Roman Pernack, Öffentlicher Raum und Verkehr. Eine sozialtheoretische Annäherung, 46 S.
- SP III 05-105 Ying Zhu, Energy and Motorization. Scenarios for China’s 2005-2020 Energy Balance, 64 S.
- SP III 05-106 Weert Canzler & Andreas Knie, Demografische und wirtschaftsstrukturelle Auswirkungen auf die künftige Mobilität: Neue Argumente für eine neue Wettbewerbsordnung im Öffentlichen Verkehr, 35 S.
- SP III 05-107 Christiana Weber, Corporate Venture Capital als Beitrag zum Wissensmanagement – eine vergleichende Langzeitstudie in Deutschland, 55 S.

2006

- SP III 06-101 Christian Maertins, Die Intermodalen Dienste der Bahn: Mehr Mobilität und weniger Verkehr? Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen, 79 S.
- SP III 06-102 Kathrin Böhling, Tanja Busch, Ariane Berthoin Antal & Jeannette Hofmann, Lernprozesse im Kontext von UN-Weltgipfeln. Die Vergesellschaftung internationalen Regierens, 34 S.
- SP III 06-103 Martini, Stefan, Gibt es ein subjektives Recht auf öffentlichen Verkehr? Grundrechte statt Daseinsvorsorge, 61 S.

2007

- SP III 07-101 Ariane Berthoin Antal, Maria Oppen, André Sobczak, (Re)discovering the social responsibility of business in Germany, 33 S.
- SP III 07-102 Thomas Aigle, Lutz Marz, Automobilität und Innovation. Versuch einer interdisziplinären Systematisierung, 112 S.
- SP III 07-103 Stefan Kirchner, Maria Oppen, Das Ende der Reorganisationsdynamik? High Performance Work Practices als Muster der Reorganisation in Deutschland, 50 S.



Bei Ihren Bestellungen von WZB-Papers schicken Sie bitte unbedingt einen an Sie adressierten **Aufkleber** mit, sowie **je Paper** eine **Briefmarke im Wert von Euro 0,55** oder einen **"Coupon Réponse International"** (für Besteller aus dem Ausland).

Please send a **self-addressed label** and **postage stamps in the amount of 0,55 Euro** or a **"Coupon-Réponse International"** (if you are ordering from outside Germany) for **each WZB-Paper** requested.

**Bestellschein**

**Order Form**

Wissenschaftszentrum Berlin  
für Sozialforschung gGmbH  
INFORMATION UND KOMMUNIKATION  
Reichpietschufer 50

D-10785 Berlin

**Absender ● Return Address:**

---

---

---

---

| Hiermit bestelle ich folgende(s) Discussion Paper(s) ● Please send me the following Discussion Paper(s)<br><b><i>Autor(en) / Kurztitel ● Author(s) / Title(s) in brief</i></b> | <b>Bestellnummer ● Order no.</b> |
|--|----------------------------------|
|  |                                  |

