

**Pieper, Markus:** Das interregionale Standortwahlverhalten der Industrie in Deutschland - Konsequenzen für das kommunale Standortmarketing, Göttingen 1994

**Seitz, Helmut:** Die Suburbanisierung der Beschäftigung. Eine Analyse unter besonderer Berücksichtigung des süddeutschen Raumes. Discussion Paper des Instituts für Volkswirtschaftslehre und Statistik der Universität Mannheim, Mannheim 1995

**Stahl, Konrad:** Entwicklung und Stand der regionalökonomischen Forschung, in: Gahlen et al. (1995), S. 3-39

**Statistisches Bundesamt (Hrg.):** Fachserie 1, Reihe 4.2.1: Struktur der Arbeitnehmer

**Statistisches Bundesamt (Hrg.):** Fachserie 2, Heft 3: Unternehmen und Arbeitsstätten, Arbeitsstättenzählung vom 25. Mai 1987, Arbeitsstätten und Beschäftigte nach Beschäftigtengrößenklassen

**Swann, Peter:** Can High Technology Services Prosper if High Technology Manufacturing Doesn't?; London Business School, Ms. Revised Draft 1994

## **Entwicklungsunterschiede von Städtetypen. Eine Untersuchung zur langfristigen Stadtentwicklung in Deutschland**

Markus Hirschfeld, Kiel

### **Kurzfassung**

Dieser Beitrag stellt Arbeitsergebnisse einer laufender Untersuchung im historischen Schwerpunkt der DFG vor, die sich mit den langfristigen Entwicklungsmustern deutscher Stadtregionen in Ost- und Westdeutschland befaßt. Im Rahmen des Projektes werden historische Städtetypen identifiziert, die nach dem Zweiten Weltkrieg eine homogene Entwicklung aufweisen. Es handelt sich dabei um die Universitätsstädte und um Typen, die durch eine vielfältige Branchenstruktur und durch das Fehlen prägender singulärer Standortfaktoren bzw. administrativer Einflüsse gekennzeichnet sind. Diese Städtetypen haben zugleich ihre Position im Entwicklungsprozeß der Städte behaupten und ausbauen können. - Aus der Untersuchung ergeben sich weitere Städtetypen, die nur in Teilzeiträumen der Nachkriegszeit bzw. gar keine homogene Entwicklung aufweisen.

### **Gliederung**

1. Einleitung
2. Typisierung der Stadtregionen
  - 2.1 Klassifizierung
  - 2.2 Städtetypen
3. Bevölkerungsentwicklung der Städtetypen in der Nachkriegszeit
  - 3.1 Entwicklung der Städtetypen im Zeitraum 1950/1970
  - 3.2 Entwicklung der Städtetypen im Zeitraum 1970/1987
4. Schlußfolgerungen und Ausblick

## 1 EINLEITUNG

In diesem Aufsatz werden Arbeitsergebnisse aus einer Untersuchung vorgestellt, die zur Zeit am Institut für Regionalforschung in Kiel (Prof. Dr. Klaus Schöler) zusammen mit dem Institut für Wirtschaft und Verkehr an der TU Dresden (Prof. Dr. Johannes Bröcker) durchgeführt wird. Es handelt sich um ein Projekt im historischen Schwerpunkt der DFG, das sich mit den langfristigen Entwicklungsmustern deutscher Stadtregionen in Ost und West befaßt. Insbesondere sollen Veränderungen in der langfristigen Entwicklung der Stadtregionen, aber auch Stabilitäten festgestellt werden. Im Hintergrund der Untersuchung steht die Hypothese, daß Stadtregionen, die sich kontinuierlich an sich verändernde Marktbedingungen anpassen bzw. anpassen können, deren Entwicklung also im wesentlichen endogen bestimmt ist, eine vergleichsweise feste Position im langfristigen Entwicklungsprozeß haben. Stadtregionen, deren Entwicklung dagegen weitgehend durch administrative Entscheidungen (z.B. Militärstandorte und Verwaltungszentren) oder durch singuläre Standortfaktoren (z.B. Rohstoffvorkommen) bedingt ist, haben dagegen langfristig eine vergleichsweise ungünstigere Entwicklung. Hierbei soll nicht ausgeschlossen werden, daß ursprünglich durch administrative Entscheidungen oder durch singuläre Standortfaktoren bedingten Stadtregionen in ihrem Entwicklungsprozeß einen Zustand erreichen, von dem aus sie sich wie endogen determinierte Stadtregionen entwickeln. In diesem Fall stellt sich die Frage, welches die Bedingungen für das Erreichen dieses Zustands sind.

Der Projektaufbau sieht vor, zunächst Städtetypen zu finden, denen ein Etikette wie „endogen ...“, „administrativ ...“ oder „durch singuläre Standortfaktoren bestimmt“, angehängt werden kann. Dies geschieht durch eine Klassifizierung von Städten, die sich auf den Zeitraum von 1880 bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs 1939 bezieht. Innerhalb dieses Zeitraums, bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, hat sich das heutige Städtesystem in Deutschland bereits weitgehend herausgebildet. Seither gab es nur wenige echte Neugründungen (z.B. Wolfsburg).

Im Rahmen des DFG-Projektes wird parallel zu dieser Typisierung die Entwicklung der ost- und der westdeutschen Stadtregionen in unterschiedlichen Wirtschaftssystemen nach dem Zweiten Weltkrieg analysiert. Die westdeutschen Stadtregionen haben sich in der Nachkriegszeit in einem marktwirtschaftlichen System, gekennzeichnet durch dezentrale Entscheidungsfindung, weitgehend kontinuierlich an zunehmende Arbeitsteilung, sich verändernde Standortbedingungen, Konsumgewohnheiten ... angepaßt; bei den ostdeutschen Stadtregionen waren andere, zentralplanende Mechanismen wirksam. Während zur Entwicklung der westdeutschen Stadtregionen bereits umfangreiche Arbeiten vorliegen, laufen am Institut für Wirtschaft und Verkehr in Dresden entsprechende Untersuchungen zur ostdeutschen Stadtentwicklung. Die Bestimmungsfaktoren der Entwicklung ost- und westdeutscher Stadtregionen (Kriegszerstörungen, Flüchtlingsbewegungen, Wirtschaftsstruktur und struktureller Wandel ...) werden mit Hilfe ökonometrischer Methoden auf ihren Erklärungswert für die jeweilige Entwicklung überprüft. In diesem Zusammenhang wird auch untersucht, ob eine Einbeziehung der historischen Städtetypen ebenfalls einen Erklärungswert hat.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen des DFG-Projektes sollen Antworten auf die Frage geben, was nach der deutschen Vereinigung und dem Wegfall dieser planwirt-

schafflichen Mechanismen mit den ostdeutschen Stadtregionen passieren wird. Verlieren die ostdeutschen Städte, die vor allem aufgrund zentralgeplanter Entscheidungen zu ihrer Größe gekommen sind, an Bedeutung? Oder können sie die in der DDR-Zeit gewonnene Bedeutung auch im marktwirtschaftlichen System behaupten?

Zu diesen letzten Fragen finden sich in diesem Aufsatz noch keine Antworten, da die Untersuchungen noch laufen. Das Projekt soll im Frühjahr 1997 abgeschlossen werden. Hier sollen die Städtetypen der Klassifizierung vorgestellt werden und ihre Entwicklung in der deutschen Nachkriegszeit dargestellt werden.

## 2 TYPISIERUNG DER STADTREGIONEN

Die Bildung der Städtetypen erfolgte mit Hilfe von Clusteranalysen. Die einbezogenen Städte<sup>1</sup> und ausgewählten sozioökonomischen Merkmale sowie der Klassifizierungsprozeß werden im folgenden dargestellt (Kapitel 2.1 Klassifizierung). Die resultierenden Typen werden im Anschluß beschrieben (Kapitel 2.2 Städtetypen).

### 2.1 Klassifizierung

Gegenstand der Klassifizierung sind 82 Städte in Ost- und Westdeutschland, die nach insgesamt 40 Merkmalen klassifiziert wurden.<sup>2</sup> Diese Merkmale bilden nicht nur die Größe und die Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur der Stadtregionen ab, sondern geben auch die wirtschaftliche und demographische Dynamik der Stadt-

<sup>1</sup> Grundsätzlich werden in dieser Untersuchung morphologisch anhand von Bevölkerungsdichte, Agrarquote und Pendlerquote abgegrenzte Stadtregionen betrachtet. Dies ist für die Klassifizierungsobjekte des Zeitraums 1882/1939 aufgrund fehlender Daten auf Gemeindeebene jedoch nicht möglich. Aus diesem Grund wird sprachlich zwischen den Begriffen Städte (Klassifizierungsobjekte, bis 1939) und Stadtregionen (morphologisch abgegrenzt, ab 1950) unterschieden.

<sup>2</sup> Die Auswahl der Städte umfaßt alle heutigen Oberzentren und kreisfreien Städte für die im Zeitraum 1880/1939 die erforderlichen Daten auf Kreisebene vorliegen.

entwicklung, die Zentralität der Stadtregionen, Standortfaktoren und geographische Lage wieder (siehe Übersicht 1).

### Übersicht 1 Klassifizierungsmerkmale

- Wirtschaftsstruktur
  - Branchenvielfalt oder monostrukturierter Charakter der Stadtregionen (Spezialisierungskoeffizient 1882)
  - Bedeutung des industriellen Sektors (Anteil von Industrie und Handwerk an allen Erwerbstätigen 1882)
  - Schwerpunkte innerhalb der Industrie und im Dienstleistungssektors (Anteile von 15 Wirtschaftszweigen an allen Erwerbstätigen außerhalb der Landwirtschaft 1882)
- Erwerbsstruktur
  - Erwerbsbeteiligung (Anteil der Erwerbstätigen an der Bevölkerung 1882)
  - Status (Anteil der Selbständigen an allen Erwerbstätigen 1939)<sup>3</sup>
  - Anteil der Frauen (Anteil der Frauen an allen Erwerbstätigen 1910)
- Bevölkerungs- und Wirtschaftsdynamik / Strukturwandel
  - Bevölkerungswachstum (1885/1939)
  - Bedeutung von Wanderungen für das Wachstum (Anteil der Wanderungsbewegungen an der Bevölkerungsentwicklung 1905/1910)
  - Wirtschaftswachstum (Entwicklung der Erwerbstätigkeit 1882/1939)
  - Tertiarisierungsprozeß (Veränderung des Dienstleistungsanteils an allen Erwerbstätigen 1882/1939)<sup>4</sup>
  - Veränderung der sektoralen Konzentration (Änderung eines Spezialisierungskoeffizienten 1882/1939)
- Stadtgröße / Siedlungsstruktur / Zentralität
  - Einwohnerzahl (1885)

<sup>3</sup> Der Anteil der Arbeiter und der Angestellten und Beamten wurde aufgrund sehr hoher Korrelationen nicht in der Klassifizierung berücksichtigt.

<sup>4</sup> Um den Aussagewert des Indikators nicht durch gegenläufige Tertiarisierungsprozesse zu beeinträchtigen, wird der Dienstleistungsanteil ohne häusliche Dienste und Lohnarbeit wechselnder Art berechnet.

- Bevölkerungsdichte (1885)
- Zentrale Funktionen in den Bereichen Verwaltung, Kultur, Handel, Banken, Information, Kommunikation und Verkehr (Besatzindikatoren 1910)

- Standortfaktoren und geographische Faktoren

- Universitätsstandort (Studenten je Tsd. Einwohner im SS 1912 und WS 1912/13)
- Hafensplatz (Erwerbstätige im Wasserverkehr je Tsd. Einwohner 1882)
- Garnisonsstandort (Anteil der Erwerbstätigen bei Armee und Flotte an allen Erwerbstätigen 1910)
- Börsenplatz (Wertpapieremissionen 1910)

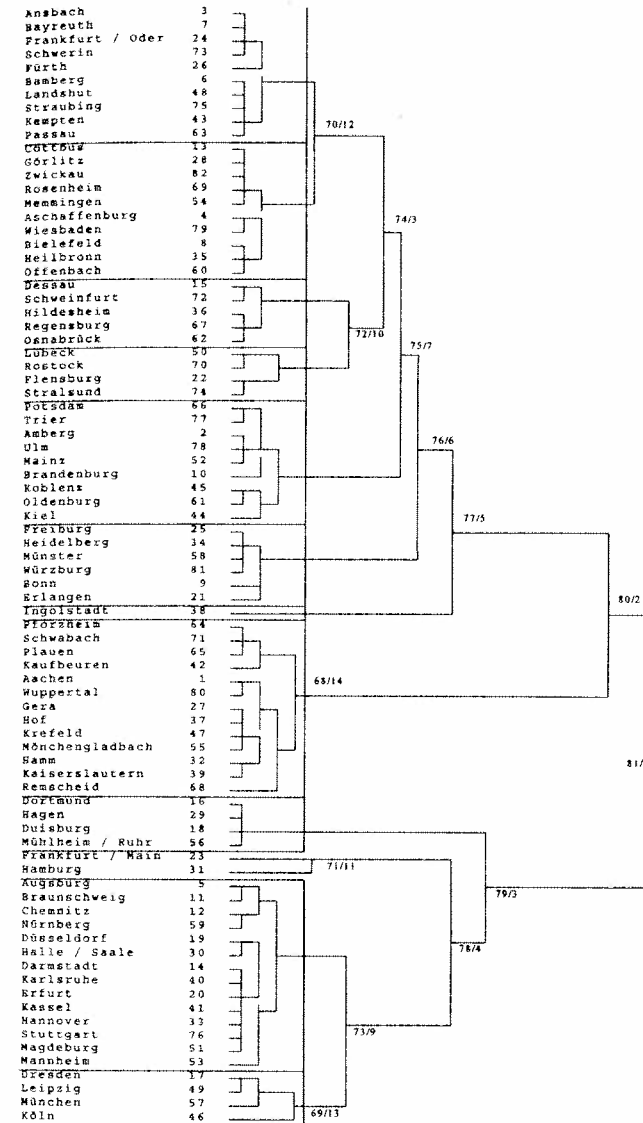
- Knotenpunkt im überregionalen Eisenbahnverkehrsnetz (Anzahl der täglich von den einzelnen Städten abfahrenden (=ankommenden) Fernzüge)

Bei allen Merkmalen handelt es sich um quantitative Variablen. Die Klassifizierung erfolgt als hierarchisch-agglomerierendes Verfahren mit quadrierter euklidischer Distanz, angewendet wird der Gruppierungsalgorithmus von Ward.<sup>5</sup> Übersicht 2 zeigt die Klassifizierungsobjekte (Städte), den Fusionsprozeß, die gewählte Fusionsstufe<sup>6</sup> und die gebildeten Klassen.

<sup>5</sup> Die Klassifikation ist recht stabil gegenüber alternativen Distanzmaßen. Bei der Wahl der einfachen euklidischen Distanz, der City-Block-Distanz oder auch des Pearson-Korrelationskoeffizienten als Distanzmaß ergeben sich weitgehend die gleichen Klassifikationen. Anders sieht es bei den Gruppierungsalgorithmen aus: Single-Linkage neigt bekannterweise zur Kettenbildung. Dies ist auch hier der Fall. Aber auch Average-Linkage, Centroid und Median neigen auf höheren Fusionsstufen zu Kettenbildung. Dies hängt mit der extrem schiefen Verteilung bei einigen der vierzig Merkmale zusammen. Ein Verfahren, das auf dem Streuung innerhalb der Klassen beruht, wie das von Ward, erweist sich daher als geeigneterer Gruppierungsalgorithmus.

<sup>6</sup> Auf die Darstellung der Festlegung der Fusionsstufe sowie auf weitere Aspekte im Rahmen der Klassifizierung (z.B. Gewichtung der Merkmale, Untersuchung der Separität zwischen den Klassen) wird aus Platzgründen hier nicht weiter eingegangen.

## Übersicht 2 Dendrogramm mit eingezeichnetem Fusionschnitt und Klassengrenzen

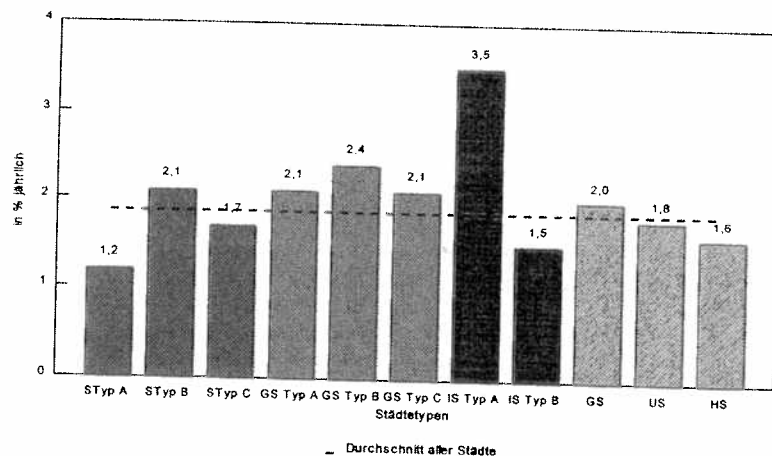


## 2.2 Städtetypen

Aus der Klassifizierung ergeben sich elf Städtetypen von denen drei Typen von ihrer Größe her eher den Klein- und Mittelstädten (STyp A, B und C) und weitere drei Städtetypen eher den Großstädten (GSTyp A, B und C) zuzurechnen sind. Darüber hinaus lassen sich zwei verschiedene Typen von Industriestädten (ISTyp A und B) unterscheiden sowie die Typen Garnisonstädte, Universitätsstädte und Hafenstädte.<sup>7</sup>

Die folgende Abbildung stellt die jährliche Bevölkerungsentwicklung<sup>8</sup> der verschiedenen Städtetypen im Zeitraum von 1885 bis 1939 dar. Die Typen werden im folgenden charakterisiert. Dabei wird nur auf Merkmale zurückgegriffen, die sich signifikant zwischen den Typen unterscheiden.

Übersicht 3 Bevölkerungsentwicklung der Städtetypen 1885/1939



<sup>7</sup> Aus der Klassifizierung ergibt sich eine Ausreißerklasse (Ingolstadt). Diese wird im folgenden nicht weiter betrachtet.

<sup>8</sup> Berechnet als geometrisches Mittel.

Der **Städtetyp A** umfaßt zehn Städte mit sehr hoher Zentralität im Bereich öffentliche Verwaltung (die höchste unter allen Städtetypen) und einen vergleichsweise hohen sektoralen Staatsanteil. Auch als Garnisonsstandort besteht eine gewisse Bedeutung, wenngleich bei weitem nicht so stark wie beim Typ Garnisonsstadt. Weitere besondere Standortfunktionen gibt es nicht. Mit im Durchschnitt 25 Tsd. Einwohnern ist Städtetyp A eher Kleinstädten zuzurechnen. Die Industrie, darunter insbesondere der Maschinenbau, hat vergleichsweise geringe Bedeutung. Eine mangelhafte Position im Verkehrsnetz kann hier nicht konstatiert werden.

Städtetyp A ist im Zeitraum 1882/1939 durch eine nur geringe Bevölkerungszunahme und eine schwache wirtschaftliche Dynamik (Erwerbstätigenentwicklung) geprägt. Im Gegensatz zu den anderen Städtetypen (Ausnahme: Garnisonsstädte) ist die wirtschaftliche Dynamik geringer als die Bevölkerungsentwicklung. Zum Städtetyp A gehören die Städte Ansbach, Bamberg, Bayreuth, Frankfurt/Oder, Fürth, Kempten, Landshut, Passau, Schwerin und Straubing.

Der **Städtetyp B** besteht aus fünf Städten, die mit durchschnittlich 28 Tsd. Einwohner etwa so groß sind wie Städtetyp A. Dieser Städtetyp ist durch einen geringen Spezialisierungskoeffizienten, also durch eine vielfältige Branchenstruktur gekennzeichnet. Eine unterdurchschnittliche Bedeutung der Industrie wie beim Städtetyp A oder ein Bedeutungsdefizit in den verschiedenen Bereichen der Zentralität lassen sich hier nicht feststellen.

Im Zeitraum von 1882 bis 1939 setzt bei Städtetyp B die Industrialisierung verstärkt ein. Dies erklärt die große wirtschaftliche Dynamik und die hohe Bevölkerungszunahme dieses Städtetyps sowie die starke Zunahme der sektoralen Konzentration in diesem Zeitraum (In der Regel nimmt die sektorale Konzentration in den Stadtregio-

nen ab.). Der Tertiarisierungsprozeß ist bei diesem Städtetyp von geringer Intensität. Zum Städtetyp B gehören Dessau, Hildesheim, Osnabrück, Regensburg und Schweinfurt.

Der **Städtetyp C** umfaßt zehn Städte mit im Schnitt etwa 30 Tsd. Einwohnern. Er besitzt keine besonders über- oder unterdurchschnittlichen Merkmalsausprägungen. Der Staat hat einen leicht unterdurchschnittlichen sektoralen Anteil. Städtetyp C spiegelt ein eher durchschnittliches Bild wider und setzt sich von anderen Städtetypen mehr durch das Fehlen spezifischer Charakteristika als durch die Existenz eigener Akzente ab. Städte des Städtetyps C sind Aschaffenburg, Bielefeld, Cottbus, Görlitz, Heilbronn, Memmingen, Offenbach, Rosenheim, Wiesbaden, Zwickau.

Der **Großstadttyp A** ist neben seiner Größe durch die hohe Zentralität in den Bereichen Handel, Banken, Kommunikation und Kultur und durch seine Funktion als Börsenplatz bzw. Hafenplatz gekennzeichnet. Zugleich besitzt dieser Städtetyp eine gute Anbindung an das überregionale Eisenbahnverkehrsnetz. Die besonderen Funktionen dieses Städtetyps schlagen sich in einem hohen sektoralen Anteil von Handel und Versicherungen nieder. Der Staat und die Industrie haben eher geringe Bedeutung. Zum Großstadttyp A gehören die beiden Großstädte Frankfurt/Main und Hamburg.

Der **Großstadttyp B** umfaßt vier Städte in der Größenordnung 160 bis 260 Tsd. Einwohnern (durchschnittlich etwa 210 Tsd. Einwohner). Auch dieser Typ besitzt eine hohe Zentralität in den Bereichen Handel, Kommunikation und Kultur und einen hohen sektoralen Anteil von Handel und Versicherungen. Im Gegensatz zum Großstadttyp A ist hier die Zentralität im Bereich Banken und die Bedeutung als Börsenplatz wesentlich geringer. Verglichen mit den übrigen Städtetypen besitzt der

Großstadttyp B aber immer noch eine gewisse Bedeutung. Dafür besteht hier im Gegensatz zu Frankfurt/Main und Hamburg eine besondere Zentralität im Informationsbereich, Bedeutung als Hochschulstandort und eine besonders vielfältige Branchenstruktur (sehr geringer Spezialisierungskoeffizient). Der Städtetyp ist sehr gut an das überregionale Eisenbahnverkehrsnetz angeschlossen.

Auffällig ist die sehr hohe Bevölkerungsdichte: Sie deutet darauf hin, daß das erfaßte Stadtgebiet eine hohe Bebauungsdichte besitzt und die morphologische Stadt bereits in die umliegenden Gemeinden hinausgreift. Bevölkerungs- und Erwerbstätigenentwicklung sind überdurchschnittlich. Der Tertiarisierungsprozeß verläuft - vor dem Hintergrund des bereits hohen Tertiäranteils im Ausgangszeitpunkt - mit unterdurchschnittlicher Dynamik. Zum Großstadttyp B gehören die Städte Leipzig, München, Köln und Dresden.

Der **Großstadttyp C** besteht aus 14 Städten mit einer durchschnittlichen Größe von fast 100 Tsd. Einwohnern. Dieser Typ hat eine vielfältige Branchenstruktur und besitzt einen hohen sektoralen Anteil im Maschinenbau. Im kulturellen Bereich besteht eine gewisse Zentralität. Der Großstadttyp C ist wie die beiden anderen Großstadttypen relativ gut an das überregionale Eisenbahnverkehrsnetz angeschlossen. Darüber hinaus finden sich aber keine besonderen, vom Gesamtdurchschnitt abweichenden Merkmalsausprägungen. Zum Großstadttyp C gehören Augsburg, Braunschweig, Chemnitz, Darmstadt, Düsseldorf, Erfurt, Halle/Saale, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Magdeburg, Mannheim, Nürnberg und Stuttgart.

Der **Industriestadttyp A** umfaßt vier Städte. Er ist durch einen sehr hohen Industrieanteil gekennzeichnet (wie auch Industriestadttyp B). Darüber hinaus ist dieser Städtetyp stark spezialisiert im Bergbau und Metallgewerbe. Der Staat hat hier nur

einen verschwindend geringen sektoralen Anteil und der Bereich Öffentliche Verwaltung besitzt hinsichtlich seiner Zentralität ein Bedeutungsdefizit.

Die Bevölkerungs- und Erwerbsstruktur ist durch eine vergleichsweise geringe Erwerbsbeteiligung gekennzeichnet. Dies hängt mit der ebenfalls charakteristisch niedrigen Beteiligung der Frauen an Erwerbstätigkeit zusammen. Erklären läßt sich dies dadurch, daß Bergbau und Metallgewerbe 1882 ihr Arbeitsplatzangebot vorwiegend an männliche Arbeitskräfte richteten. Wenn Männer und Frauen weitgehend gleiche Bevölkerungsanteile haben, dann wird die Erwerbsbeteiligung der Frauen geringer ausfallen. Die niedrige Selbständigenquote ergibt sich aus der starken industriellen Prägung durch Bergbau und Metallgewerbe mit ihren typischerweise abhängigen Beschäftigungsverhältnissen.

Der Industriestadttyp A hat von 1882 bis 1939 eine erhebliche wirtschaftliche Dynamik und ein sehr starkes Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Die Städte dieses Typs hatten noch 1885 eine durchschnittliche Bevölkerung von etwa 45 Tsd. Einwohnern. Industriestadttyp A ist damit deutlich größer als die Städtetypen A bis C, aber nur etwa halb so groß wie der bevölkerungsmäßig kleinste Großstadttyp C. 1939 liegt die durchschnittliche Größe dieses Typs bei über 300 Tsd. Einwohnern. Auffällig bei diesem Städtetyp ist auch die sehr gute Anbindung an das überregionale Eisenbahnverkehrsnetz. Diese gute Infrastruktur ergibt sich aus der Notwendigkeit materialintensive Vorprodukte wie Erz bzw. Kohle sowie die Endprodukte Roheisen bzw. -stahl zu transportieren. Zudem besteht zwischen Bergbau und Metallgewerbe auf der einen und der Eisenbahn auf der anderen Seite ein enge sachliche und zeitliche Nähe. Zum Industriestadttyp A gehören Duisburg, Dortmund, Hagen und Mülheim/Ruhr.

Der **Industriestadttyp B** ist wie der entsprechende Typ A durch einen hohen Industrieanteil und eine starke Spezialisierung gekennzeichnet. Im Gegensatz zum Typ A richtet sich die Spezialisierung aber weniger auf Bergbau und Metallgewerbe sondern auf das Textilgewerbe. Trotzdem sind Bergbau und Metallgewerbe nicht unbedeutend, sondern haben auch hier hohe sektorale Anteile. Wie beim Typ A hat auch beim Industriestadttyp B der Staat kaum Bedeutung.

Wirtschaftliche Dynamik und Bevölkerungszunahme sind hier aber deutlich geringer als beim Typ A. Dies kann damit zusammenhängen, daß der Typ A sich im Zeitraum von 1882 bis 1939 mit seinen Basissektoren (Bergbau und Metallgewerbe) noch im Aufschwungbereich des Produktlebenszyklus befindet, während der Typ B bei seinem Basissektor (Textilgewerbe) schon am Ende des Produktlebenszyklus steht.

Die Städte haben hier eine durchschnittliche Bevölkerung von etwa 51 Tsd. Einwohnern. Industriestadttyp B ist damit nur geringfügig größer als Typ A (bei sehr großer Spannweite: 6 Tsd. bis 210 Tsd. Einwohner). Zum Industriestadttyp B gehören die Städte Aachen, Gera, Hamm, Hof, Kaiserslautern, Kaufbeuren, Krefeld, Mönchengladbach, Pforzheim, Plauen, Remscheid, Schwabach und Wuppertal.

Der Städtetyp **Garnisonstadt** besteht aus neun Städten und besitzt - bezogen auf die Bevölkerung - einen sehr hohen Anteil von Militärpersonal. Damit zusammen hängt auch der hohe Staatsanteil unter den Erwerbstätigen. Die Industrie hat vergleichsweise geringe Bedeutung. Garnisonsstädte sind Amberg, Brandenburg, Kiel, Koblenz, Mainz, Oldenburg, Potsdam, Trier und Ulm.

Der Städtetyp **Universitätsstadt** umfaßt sechs Städte und ist - bezogen auf die Bevölkerung - durch einen sehr hohen Anteil von Studierenden gekennzeichnet. Auf-

fällig ist wie bei Städtetyp B, daß die sektorale Konzentration (entgegen dem allgemeinen Trend) zugenommen hat. Auch hier ist eine verspätete Industrialisierung, die zu einer stärkeren Spezialisierung geführt hat, eine denkbare Erklärung. Die Bedeutung der Industrie ist in der Ausgangssituation eher gering. Auch der sektorale Anteil des Maschinenbaus ist nur unterdurchschnittlich. Konsumbezogene Wirtschaftszweige wie Häusliche Dienste, Beherbergung und Bekleidung sind dagegen relativ stark vertreten. Auffällig ist ein relativ hoher Anteil an Selbständigen unter den Erwerbstätigen.

Die Universitätsstädte sind mit durchschnittlich 37 Tsd. Einwohnern etwa gleich groß wie die Garnisonsstädte. Zu den Universitätsstädten gehören Bonn, Erlangen, Freiburg, Heidelberg, Münster und Würzburg.

Der Städtetyp **Hafenstadt** umfaßt vier Städte, die durch einen - bezogen auf die Bevölkerung - sehr hohen Anteil von Erwerbstätigen im Wasserverkehr gekennzeichnet sind. Entsprechend ihrer Lage und Funktion als Hafen haben diese Städte zentralörtliche Funktionen im Bereich Handel und hohe Anteile bei den Wirtschaftszweigen Handel und Versicherungen. Sie haben eine vielfältige Branchenstruktur, wobei die Industrie aber nur unterdurchschnittliche Bedeutung hat. Lediglich der Maschinenbau (hier vor allem der Schiffbau) ist relativ stark vertreten. Allerdings ist die Anbindung an das überregionale Eisenbahnverkehrsnetz eher schlecht.

Die Hafenstädte sind mit etwa 39 Tsd. Einwohnern etwa so groß wie die Garnisons- und die Universitätsstädte. Hafenstädte sind Flensburg, Lübeck, Rostock und Stralsund. - Die Städte Hamburg, Bremen und Bremerhaven tauchen hier nicht auf. Bremen und Bremerhaven haben keinen Eingang in die Clusteranalyse gefunden. Hamburg ist zwar Hafenstadt (der Indikator für Hafenstandorte bestätigt dies), diese

Funktion besitzt aber keine hinreichend dominante Stellung, um Hamburg den Hafenstädten zuzuordnen. Die Stadt wird vor allem durch seine Funktionen als Handels- und Dienstleistungszentrum und auch als Börsenplatz geprägt.

Die Ausführungen in diesem Abschnitt machen deutlich, daß die vorgestellten Städtetypen eine mehr oder weniger stark voneinander verschiedene Entwicklung aufweisen. Die Methodik der Klassifizierung bringt es mit sich, daß die Entwicklung 1882/1939 innerhalb der Städtetypen homogen ist. Die sich ergebende Frage ist, ob sich in der Folgezeit für die einzelnen Städtetypen spezifische Entwicklungsmuster identifizieren lassen. Weisen die Städtetypen aus der Klassifizierung 1882/1939 auch in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg eine homogene und voneinander verschiedene Entwicklung auf oder nicht? Dieser Frage geht das folgende Kapitel nach.

Um weitere Stadtregionen in die Untersuchung aufzunehmen und so die Analyse auf eine breitere empirische Basis zu stellen, wurde eine explizite Zuordnung von Städten, die aufgrund fehlender Daten für den Zeitraum 1882/1939 nicht an der Typenbildung teilnehmen konnten, vorgenommen. Anhand der verfügbaren Informationen des Zeitraums 1882/1939 wurden diese Städte den am meisten ähnelnden Städtetypen zugeordnet. Insgesamt konnten so 59 westdeutsche Stadtregionen berücksichtigt werden. Die Untersuchung beschränkt sich im folgenden auf die Stadtregionen in Westdeutschland und auf die Städtetypen, die mit mehr als drei Stadtregionen besetzt sind. Nicht betrachtet werden Großstadtyp A (Bremen, Frankfurt/Main und Hamburg), Großstadtyp B (Köln und München), Industriestadtyp A (Rhein-Ruhr und Siegen) und die Hafenstädte (Bremerhaven, Flensburg und Lübeck).



### 3 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG DER STÄDTETYPEN IN DER NACHKRIEGSZEIT

Die Entwicklung der westdeutschen Stadtregionen nach 1945 ist ganz erheblich durch die Folgen des zweiten Weltkriegs geprägt. Bevor auf die verschiedenen Städtetypen eingegangen wird, soll daher der Bezugsrahmen kurz skizziert werden: Durch den Zustrom von mehreren Millionen Flüchtlingen aus östlichen Teilen des Deutschen Reiches hat Westdeutschland ab 1945 eine beträchtliche Bevölkerungszunahme erfahren. Diese Flüchtlingsbewegung endete zunächst in den Gebieten kurz hinter der späteren innerdeutschen Grenze.<sup>9</sup> Gleichzeitig hatten die alliierten Luftangriffe auf deutsche Städte während des Krieges zu einer Evakuierung der dort lebenden Menschen in ländliche Regionen und zur Zerstörung der Städte geführt. Die Wohnsubstanz der zerstörten Städte erreichte trotz des begonnenen Wiederaufbaus auch 1950 noch nicht wieder den Stand von 1939. Daher ist die Bevölkerung in den großen, zerstörten Städte - verglichen mit der Vorkriegszeit - deutlich geringer, während die suburbanen und ländlichen Räume eine höhere Bevölkerung haben (vgl. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR), Die Entwicklung der Städte und Regionen im Spiegel der Volkszählungen, Bonn 1993, S. 2).

Im Zeitraum von 1950 bis 1970 ist die westdeutsche Bevölkerungsentwicklung zum einen gekennzeichnet durch eine starke Zuwanderung in die Bundesrepublik und zum anderen durch zwei Wanderungsbewegungen innerhalb Westdeutschlands (vgl. BfLR, a.a.O., S. 2): Die erste ist eher kleinräumig und aus suburbanen Räumen in die Stadtregionen, vor allem in die wiederaufgebauten Kernstädte gerichtet. Es handelt sich damit um eine Reurbanisierung der durch den Krieg teilweise entvölkerten

<sup>9</sup> „Die höchsten prozentualen Einwohnerzuwächse verzeichnen die an der Ostgrenze der Bundesrepublik angrenzenden Länder Schleswig-Holstein (+63,3 %), Niedersachsen (+49,7 %), Bayern (+29,6 %) und Hessen (+24,3 %). (Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR), Die Entwicklung der Städte und Regionen im Spiegel der Volkszählungen, Bonn 1993, S. 2)

Städte. Die zweite Wanderungsbewegung innerhalb der Bundesrepublik ist großräumig und von Osten nach Westen gerichtet. Dabei handelt es sich vor allem um ehemalige Flüchtlinge, die in die wiederaufgebauten Verdichtungsräume und Stadtregionen im Westen der Bundesrepublik ziehen. Diese beiden Wanderungsbewegungen führen in den fünfziger Jahren zu einem Bevölkerungswachstum der Stadtregionen, insbesondere auch der Kerngebiete (vgl. BfLR, a.a.O., S. 2). In den sechziger Jahren setzt dann die Suburbanisierung der Stadtregionen ein. Während die Bevölkerung der Kernstädte nur noch leicht zunimmt oder sogar sinkt, steigt die Bevölkerung im sich ausdehnenden Umland der Stadtregionen an (ebenda). In den siebziger und achtziger Jahren bis 1987 stagniert die Bevölkerung in der Bundesrepublik (vgl. BfLR, a.a.O., S. 3). Die Entwicklung der Stadtregionen ist vor allem durch die Suburbanisierung geprägt: Die Bevölkerung in den Kernstädten nimmt ab, während sie im Umland wächst (ebenda). Lediglich in Städten mit starker Zuwanderung aus dem Ausland können die Kerngebiete zeitweilig stagnieren oder leichte Bevölkerungszuwächse verzeichnen.

#### 3.1 Entwicklung der Städtetypen im Zeitraum 1950/1970

Die Stadtregionen in unserer Untersuchung sind im Zeitraum von 1950 bis 1970 um jährlich 1,1 % gewachsen. Bis auf die drei Stadtregionen Ansbach, Flensburg und Hof in den besonders stark vom Flüchtlingszustrom betroffenen Bundesländern Schleswig-Holstein und Bayern haben in dieser ersten Phase alle Stadtregionen positive Wachstumsraten. Über die Entwicklung der verschiedenen Städtetypen, insbesondere über die Homogenität innerhalb der Typen, gibt Übersicht 4 Auskunft.

#### Übersicht 4 Bevölkerungsentwicklung 1950 bis 1970 (jährlich in %)

Durchschnitt über alle Stadtregionen: 1,1 %  
relative Streuung aller Stadtregionen: 66,7 %

Städtetyp	Besetzung Stadtregionen	Mittelwert alle Stadtregionen = 100	relative Streuung alle Stadtregionen = 100
STyp A	9	43,5	189,8
STyp B	5	80,6	23,2
STyp C	8	110,5	64,3
GS Typ C	9	118,1	65,1
IS Typ B	7	114,6	104,6
GS	8	85,4	92,2
US	6	120,8	75,9
alle Stadtregionen	52	100,0	100,0

\* Die hohe relative Streuung bei diesem Typ beruht auf den beiden „Ausreißern“ Konstanz und Ansbach. Ohne diese beiden Stadtregionen, wäre die relative Streuung hier unterdurchschnittlich.

Die Übersicht zeigt, daß von den sieben dargestellten Städtetypen der Klassifizierung 1882/1939 fünf Typen eine geringe relative Streuung und damit im Zeitraum 1950/1970 eine homogene Entwicklung besitzen. Lediglich Städtetyp A und Industriestadttyp B weisen nach der Übersicht eine inhomogene Entwicklung auf. Dieser Befund ist in zwei Aspekten zu relativieren: 1) Bei Städtetyp A stellt sich ohne zwei Ausreißer eine unterdurchschnittliche relative Streuung ein. Die relative Streuung läge auf dem Niveau der Garnisonsstädte. 2) Bei den Garnisonsstädten liegt die relative Streuung nur geringfügig unter der relativen Streuung über alle Stadtregionen. Die Homogenität ist hier also vergleichsweise schwach ausgeprägt.

Die bei den einzelnen Städtetypen außer Industriestadttyp B festzustellende Homogenität der Bevölkerungsentwicklung 1950/1970 deutet auf eine entwicklungsprägende Wirkung der historischen Ausgangssituation (abgebildet durch die Städtetypen) hin. Auf Industriestadttyp B wird aufgrund der heterogenen Bevölkerungsentwicklung 1950/1970 nicht weiter eingegangen.

Wird nun die Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Städtetypen betrachtet, so ist zunächst festzuhalten, daß alle Typen positive Wachstumsraten aufweisen. Besonders stark ist das Bevölkerungswachstum bei den Universitätsstädten und bei Großstadttyp C. Auch der Städtetyp C weist ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum auf. Dagegen ist die Bevölkerungsentwicklung bei den Städtetypen A und B unterdurchschnittlich.

#### 3.2 Entwicklung der Städtetypen im Zeitraum 1970/1987

Im Zeitraum von 1970 bis 1987 sind die untersuchten Stadtregionen im Schnitt nur noch 0,2 % jährlich gewachsen (1950/1970 waren es noch 1,1% jährlich). Vor diesem Hintergrund einer weitgehend stagnierenden Bevölkerung ist für die relative Streuung mit deutlich höheren Werten zu rechnen. Übersicht 5 zeigt, daß der Städtetyp B und die Garnisonsstädte eine sehr hohe, überdurchschnittliche relative Streuung aufweisen. Beide Typen besitzen jährliche Wachstumsraten ihrer Bevölkerung nahe Null (ST B: -0,01%, GS: 0,06%).

#### Übersicht 5 Bevölkerungsentwicklung 1970 bis 1987 (jährlich in %)

Durchschnitt über alle Stadtregionen: 0,2 %  
relative Streuung aller Stadtregionen: 261,5 %

Städtetyp	Besetzung Stadtregionen	Mittelwert alle Stadtregionen = 100	relative Streuung alle Stadtregionen = 100
STyp A	9	222,9	38,2
STyp B	5	-5,7	670,0
STyp C	8	296,2	35,6
GS Typ C	9	111,5	75,6
IS Typ B	7	-168,8	41,7
GS	8	35,0	256,2
US	6	267,5	25,8
alle Stadtregionen	52	100,0	100,0

Die übrigen fünf Städtetypen haben dagegen eine homogene Entwicklung. Bei ihnen ist die relative Streuung deutlich unterdurchschnittlich. Besonders stark ausgeprägt ist diese Homogenität bei den Städtetypen A und C sowie den Universitätsstädten<sup>10</sup>, und im Gegensatz zum Zeitraum 1950/70 ist jetzt auch die Entwicklung innerhalb der Industriestädte Typ B homogen.

Während 1950/1970 keiner der Städtetypen negative Wachstumsraten aufwies, ist dies im zweiten Zeitraum 1970/1987 anders: Beim Industriestadttyp B schrumpft die Bevölkerung (jährliche Änderungsrate: -0,27 %). Das stärkste Bevölkerungswachstum haben die Städtetypen C und A sowie die Universitätsstädte. Großstadttyp C kann nur noch eine leicht überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung verzeichnen.

#### 4 SCHLUSSFOLGERUNGEN UND AUSBLICK

Mit den ermittelten historischen Städtetypen aus dem Zeitraum von 1880 bis 1939 lassen sich ganz unterschiedliche Stadtstrukturen beschreiben: Große Städte mit besonderen Ausrichtungen auf Handel oder Maschinenbau, industriell geprägte Städte, kleinere Städte, von denen einige durch ihre Verwaltungsfunktionen, andere durch eine unauffällige, gemischte Struktur gekennzeichnet sind, sowie Garnisons-, Universitäts- und Hafenstädte. Von diesen verschiedenen Typen konnten eine Reihe von Städtetypen identifiziert werden, die nach 1945 bzw. in einzelnen Phasen der Nachkriegszeit eine homogene Bevölkerungsentwicklung aufweisen. Die Homogenität ihrer Entwicklung deutet auf einen entwicklungsprägenden Einfluß der Städtetypen

<sup>10</sup> Dies trifft auch zu, wenn Verzerrungen bei der Berechnung der relativen Streuung durch die Nähe der Mittelwerte gegen Null berücksichtigt werden: Wäre die durchschnittliche Bevölkerungsentwicklung der Typen zwei bis dreimal kleiner, dann würde die relative Streuung hier allenfalls den Wert der relativen Streuung aller Stadtregionen erreichen.

hin. Zu den Städtetypen, die ganz eindeutig in der gesamten Nachkriegszeit eine homogene Entwicklung aufweisen, gehören der Städtetyp C, der Großstadttyp C und die Universitätsstädte. Diese drei Typen sind nach dem Zweiten Weltkrieg zugleich überdurchschnittlich stark gewachsen. Großstadttyp C war besonders durch seine vielfältige Branchenstruktur und seinen hohen sektoralen Anteil im Maschinenbau gekennzeichnet. Außer einer relativ guten Anbindung an die überregionale Eisenbahnverkehrsnetz fanden sich keine besonderen, vom Gesamtdurchschnitt abweichenden Merkmalsausprägungen. Auch Städtetyp C wurde durch sein eher durchschnittliches Bild und durch das Fehlen spezifischer Charakteristika charakterisiert. Die „Durchschnittlichkeit“ beider C-Typen, das Fehlen von singulären Standortfaktoren oder von administrativen Einflüssen weist auf einen weitgehend endogen bestimmten Charakter hin. Die anfangs geäußerte Hypothese zur Bedeutung endogener Einflüsse auf die Stadtentwicklung wird durch diesen Befund bekräftigt. Offensichtlich haben die Stadtregionen mit gemischten, eher vielfältigen Strukturen ihre Position im Entwicklungsprozeß der Städte behaupten und ausbauen können.

Der dritte Städtetyp mit homogener und überdurchschnittlicher Entwicklung im gesamten Nachkriegszeitraum sind die Universitätsstädte. Dies dürfte auf die zunehmende Bedeutung des Produktionsfaktors Humankapital zurückführen sein, die sich zum einen im starken Ausbau der Hochschulen vor allem in den siebziger Jahren, und zum anderen im Wunsch von zunehmend mehr Schulabsolventen nach Aufnahme eines Studiums zeigt. Beide Aspekte haben ein überdurchschnittliches Wachstum der Universitätsstädte begünstigt.

Neben diesen drei Städtetypen, die im gesamten Nachkriegszeitraum eine homogene Bevölkerungsentwicklung aufweisen, gibt es weitere Typen, bei denen nur in einzelnen Phasen nach dem Zweiten Weltkrieg Homogenität festzustellen ist. Zu diesen

Städtetypen gehören Industriestadttyp B sowie die Städtetypen A und B. Industriestadttyp B zeigt im Zeitraum von 1950/1970 eine überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung. Die Industriestädte dürften vom Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg besonders profitiert haben. Dabei ist die Entwicklung zwischen den Stadtregionen dieses Typs in dieser Phase aber so unterschiedlich, daß keine homogene Entwicklung festgestellt werden kann. Erst im Zeitraum von 1970 bis 1987 läßt sich (wieder) eine homogene Bevölkerungsentwicklung konstatieren: Mit dem Erreichen der Wachstumsgrenzen Ende der sechziger Jahre und der - im Sinne der Produktlebenszyklustheorie - unzureichenden Fähigkeit, „neue“ Produkte zu schaffen und neue Märkte zu erschließen, bleiben die Industriestädte in der zweiten Nachkriegsphase hinter der Gesamtentwicklung zurück. Das Entstehen einer neuen wirtschaftlichen Basis wird auch durch die Konzentration auf große „altindustrialisierte“ Branchen und durch deren Ressourceninanspruchnahme gehindert.

Ein weiterer Städtetyp mit uneinheitlicher Bevölkerungsentwicklung ist Städtetyp A. Für die erste Nachkriegsphase kann keine bzw. eine nur sehr schwach ausgeprägte Homogenität festgestellt werden. Das Bevölkerungswachstum ist relativ gering. Bemerkenswerterweise ist die Entwicklung der Stadtregionen dieses Typs nach 1970 homogen, und die Wachstumsraten sind überdurchschnittlich hoch. Die Charakterisierung von Städtetyp A (siehe Kapitel 2.2) deutet darauf hin, daß die Städte dieses Typs ihre Bedeutung in der Vergangenheit in erster Linie durch staatliche Funktionszuweisung erhalten haben; der privatwirtschaftliche Bereich ist dagegen in keiner besonderen Weise ausgeprägt. Dies kann in der ersten Nachkriegsphase, die vor allem durch die besondere Dynamik privater Wirtschaftsbereiche gekennzeichnet ist, zu einer - verglichen mit anderen Stadtregionstypen - geringeren Dynamik der Entwicklung dieser Städte geführt haben. Dagegen kann in Zeiten rückläufiger oder stagnierender privatwirtschaftlicher Dynamik (zweite Nachkriegsphase) das stärker

ausgeprägte staatlich-öffentliche Element hier tendenziell stabilisierend gewirkt haben. Hinzu kommt, daß Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre viele stark expandierende Stadtregionen an Wachstumsgrenzen gestoßen sind: Ihre Ressourcen - vor allem verfügbare kostengünstige Bodenflächen, aber auch qualifizierbare Arbeitskräfte - haben sich im Zuge des starken Wachstumsprozesses in der ersten Nachkriegsphase erschöpft. Auf den vorhandenen Industrieflächen befinden sich Unternehmen, deren Produkte im Sinne der Produktlebenszyklustheorie zunehmend „alt“ geworden sind und die nur unzureichend durch „neue“ Produktideen ersetzt werden konnten. Im Gegensatz dazu stehen in den Stadtregionen des Typs A, deren Entwicklung in der ersten Nachkriegsphase nur unterdurchschnittlich war, noch verfügbare, kostengünstige Ressourcen bereit. Während die erstgenannten Stadtregionen nach 1970 in ihrer Wachstumsdynamik zurückbleiben, verzeichnen die Städte des Stadtregionstyp A nun überdurchschnittliche Wachstumsraten.

Der dritte der Typen mit uneinheitlicher Homogenität in der Nachkriegszeit ist Städtetyp B. Während die Entwicklung bis 1970 noch einheitlich verläuft, ist dies anschließend nicht mehr der Fall. Hier stellt sich die Frage, ob der Typ als solcher überhaupt noch existiert. Ein weiterer Städtetyp, der in der gesamten Nachkriegszeit eine uneinheitliche Entwicklung aufweist, sind die Garnisonsstädte. Daß dieser historische Typ für die Nachkriegszeit keinen entwicklungsprägenden Einfluß hat, ist einleuchtend: Die Garnisonstädte sind nach dem Ende der beiden Weltkriege stark von Entmilitarisierung und Demontage betroffen gewesen. Die ökonomischen Grundlagen dieser Stadtregionen sind in erheblichem Umfang entfallen. In vielen Fällen mußte eine neue ökonomische Basis durch Ansiedlung neuer Unternehmen geschaffen werden. Diese Erfahrung führte u.a. auch dazu, daß die Stadtregionen

dieses Typs nach der Wiederbewaffnung durch die Bundeswehr keine vergleichbare Abhängigkeit von militärischer Nachfrage mehr anstreben.<sup>11</sup>

Als Ergebnis läßt sich festhalten, daß es historische Städtetypen gibt, die offensichtlich entwicklungsprägenden Einfluß auf die zu ihnen gehörenden Stadtregionen hatten. Es handelt sich dabei vor allem um die Universitätsstädte und um Typen, die durch eine vielfältige Branchenstruktur und durch das Fehlen prägender singulärer Standortfaktoren bzw. administrativer Einflüsse gekennzeichnet sind. Offensichtlich haben diese Stadtregionen mit gemischten, eher vielfältigen Strukturen ihre Position im Entwicklungsprozeß der Städte behaupten und ausbauen können. Die Bedeutung endogener Einflüsse auf die Stadtentwicklung wird durch diesen Befund bekräftigt. Es zeigt sich aber auch, daß nicht alle Städtetypen stabil sind und einen entwicklungsprägenden Einfluß besitzen. Hier zeigt sich, daß neben einer historischen Prägung weitere Determinanten die Stadtentwicklung beeinflussen, städtische Strukturen und damit auch frühere Städtetypen verändern.

In unserer Untersuchung konnten einige der historischen Städtetypen aufgrund ihrer geringen Besetzung nicht berücksichtigt werden. Hier werden im Rahmen dieses DFG-Projektes methodisch andere Wege eingeschlagen. Die weiteren Forschungen werden neben der historischen Ausgangssituation zusätzliche Determinanten der (Bevölkerungs-) Entwicklung der Stadtregionen nach 1950, insbesondere die Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges (z.B. Zerstörungen der Städte, Flüchtlingsbewegungen und nachfolgende Wanderungen), die Entwicklung und Struktur der Arbeitsplätze, der Strukturwandel der Wirtschaft, Zentralitätsfunktionen der Regionszentren, Standortfaktoren, Verkehrsanbindung, wirtschaftsgeographische Lage und

<sup>11</sup> Vgl. M. Hirschfeld, Die wirtschaftliche Entwicklung Schleswig-Holsteins in der unmittelbaren Nachkriegszeit, Beiträge aus dem Institut für Regionalforschung der Universität Kiel, Beitrag Nr. 19, 1995.

politische Einflüsse (Hauptstadtfunktionen, Förderregionen) herangezogen. Diese Untersuchungen werden dann sowohl für die westdeutschen als auch für die ostdeutschen Stadtregionen durchgeführt.

Im weiteren Projektverlauf bilden die westdeutschen Stadtregionen, bei denen die historische Ausgangssituation für die Nachkriegsentwicklung einen signifikanten Stellenwert hat, mit ihrer Klassifizierung und den hinter den Klassen stehenden Stadtregionstypen einen Referenzrahmen für die ostdeutschen Stadtregionen der jeweiligen Klasse, aus dem abgeleitet werden soll, welche Nachkriegsentwicklung sich für diese unter den Bedingungen Westdeutschlands wahrscheinlich ergeben hätte. Aus dem Vergleich der auf diese Weise ermittelten fiktiven Entwicklung mit der tatsächlichen Entwicklung der ostdeutschen Stadtregionen in der DDR-Epoche sollen dann auch Rückschlüsse auf den Einfluß der unterschiedlichen gesellschaftlichen Systeme nach dem Zweiten Weltkrieg gezogen werden. Hieraus wiederum lassen sich dann auch Aussagen über die Entwicklung nach der Wende 1989 und über die zukünftige Entwicklung der ostdeutschen Stadtregionen ableiten.