

Hannes Tank

Erfahrungen mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel in Pittsburgh – frühere Thesen und neuere Entwicklungen

Pittsburgh – ein Laboratorium des Strukturwandels

Pittsburgh hat in den vergangenen Jahren besondere Aufmerksamkeit mit der Bewältigung der Folgen aus dem wirtschaftlichen Strukturwandel gefunden. Es stellt sich die Frage, warum das so war bzw. ist. Wesentliche Gründe dürften in zwei Punkten liegen: Solche Prozesse laufen in den USA vor allem wegen der im Vergleich zu unserem Land bescheidenen Sozialgesetzgebung schneller ab als in anderen Ländern. Demgegenüber lassen sich aber anscheinend auch die Kräfte für kompensierende Maßnahmen bisweilen schneller aktivieren. Wenn das so ist, dann gibt es gewissermaßen ein Laboratorium, in dem wir den Strukturwandel und die daraus hervorgehenden Kräfte, um mit den Folgen fertig zu werden, beobachten können. Denn in Folge der liberalen amerikanischen Marktverfassung hat die Krise der Stahlindustrie dort im Grunde schon in den 50er Jahren begonnen. So ist es verständlich, daß Ende der 70er/Anfang der 80er Jahre besonderes Interesse am Stahlstandort der Stadt Pittsburgh entstanden ist.

Vielleicht doch einige Anmerkungen zur Lage von Pittsburgh: Die Stadt liegt etwa 600 km westlich von New York im Staat Pennsylvania am Zusammenfluß des Allegheny und des Monongahela zum Ohio. Oder geographisch gesehen – Pittsburgh liegt in den westlichen Ausläufern der Appalachen und des darin eingelagerten Allegheny-Gebirges. Die reichen Kohlevorkommen führten schon früh im vorigen Jahrhundert zum Entstehen einer mächtigen Eisen- und Stahlindustrie. Welches Ausmaß und welche Intensität die Produktion angenommen hat, veranschaulicht der Bericht, daß der Rauch-, Staub- und Abgasausstoß oft so stark war, daß am Tage die Lichter in der Stadt eingeschaltet werden mußten, damit man etwas lesen oder genau erkennen konnte.

Noch heute ziehen sich über viele Kilometer im Stadtgebiet die Hallen der Verarbeitenden Industrie dicht an dicht am Ufer des Allegheny-Flusses entlang. Am Ufer des Monongahela oder, um es etwas leichter auszusprechen, im „Mon Valley“, liegen dagegen die mächtigen Stahlwerke. Orte, wie Homestead, Mc Keesport, Duquesne oder Clairton sind durch die Stahlindustrie gewachsen, sind vollständig und ausschließlich von ihr geprägt worden. Die riesigen Hallen und Anlagen zeichnen auf ihre Art und Weise auch heute noch das Tal auf lange Strecken nach.

Am zuvor erwähnten Allegheny haben sich in der schier endlosen Reihung der alten Industriehallen wesentliche Änderungen vollzogen. Sicher gibt es Ruinen und Leerstände. Nicht zu übersehen sind aber auch neue Nutzungen der verschiedensten Art bis hin zu Werften für elegante Sportboote. Besonders fallen die Versuche der Stadt auf, Teile des Ufers wieder der städtischen Bevölkerung zugänglich zu machen.

In den Orten und Städten des „Mon Valley“ dagegen, die in früheren Jahren gerade zu Zeiten des Schichtwechsels förmlich vor Aktivität und Betriebsamkeit zu bersten drohten, ist eine lähmende Stille eingetreten. Die Luft ist sauber geworden, aber die nicht genutzten oder im Abriß oder im Verfall befindlichen Hallen bieten ein trostloses Bild. So war es vor einigen Jahren zu sehen, aber die Verhältnisse haben sich nicht wesentlich geändert, wenn auch einige Ansiedlungen, vor allem einfache industrielle und gewerbliche Tätigkeiten festzustellen sind. Das ist erstaunlich, denn die Daten, Tabellen und Statistiken für die Region Pittsburgh zeigen Zugänge an Betrieben und Unternehmen in den oberen, vor allem aber aus den mittleren und unteren Größenklassen. Industrieparks, Technologiezentren und Gewerbeparks sowie „Incubators“ (Gründerzentren) sind aufgebaut und auch angenommen worden. Aber der Blick auf Stadtpläne und Landkarten zeigt, daß Gründungen und Ansiedlungen an allen möglichen Orten, vor allem in attraktiven Gegenden erfolgt sind, nur nicht im Mon Valley, wo sie dringend erforderlich wären.

Verfallserscheinungen traten insbesondere in der Innenstadt von Pittsburgh schon früh auf. Sie wurden von der oft kaum noch erträglichen Luftverschmutzung und den regelmäßig auftretenden Überflutungen begünstigt. Der ausgreifende Verfall führte bereits in den 30er Jahren zu einer Anzahl von Gruppierungen und Organisationen, frühen Formen von Public-Private Partnership, die auch damals schon Grenzen der administrativen Zuständigkeit, der wissenschaftlichen Disziplinen oder der politischen Parteien zu überwinden vermochten.

Aus den realisierten Projekten treten die folgenden markant hervor: Die Anlagen des Point Park auf der Spitze des goldenen Dreiecks am Zusammenfluß von Allegheny und Monongahela zum Ohio, die sich anschließenden Büro- und Appartementhauskomplexe des Gateway Center auf einem Gelände von Gleisfeldern und Lagerhäusern sowie die Einrichtung einer Anzahl von Industrieparks in Pittsburgh und benachbarten Townships.

Illustrativ für die Entwicklung und die Probleme sind auch die Zahlen der Bevölkerungsveränderung. Zwischen 1870 und 1940 wuchs die Zahl der Einwohner in Pittsburgh von 86.000 auf 671.700, erreichte 1950 eine Spitze von über 700.000, und sank bis zum Jahre 1980 auf rund 400.000 Einwohner ab, um nicht zu sagen stürzte ab; gegenwärtig (1993) leben in der Stadt Pittsburgh ca. 380.000 Einwohner

In der City von Pittsburgh, die sich an das goldene Dreieck anschließt, früher ein fast trostloses Gebiet, finden wir heute eine kompakte und eindrucksvolle Ansammlung von Industrieverwaltungen und Bürohäusern. Sie wird ergänzt von Konferenzzentren, Konzertsälen, Vergnügungsstätten und -anlagen eines respektablen Städtetourismus einschließlich Anlegestellen für Schifffahrten auf dem Ohio. Auch ein großes Sportstadion ist neben der obligatorischen Tagungs- und Versammlungsstätte in zentraler Lage zu finden. In Pittsburgh gibt es jedoch auch – wenn auch einige Dinge anders sind, so ist beispielsweise eine bemerkenswerte Selbsthaftigkeit der Bevölkerung zu verzeichnen – die gleichen Probleme wie in anderen Städten und Regionen der USA. Zu nennen sind beispielsweise slum- und ghettoartige Gebiete um den Stadtkern; allerdings nehmen sie hier nicht die Ausmaße an wie sie für einige Städte bekannt geworden sind.

Unter anderem durch die relativ liberale Marktverfassung kommt es immer wieder und äußerst rasch zu Problemen für ganze Branchen, die dem weltweiten Wettbewerb nicht gewachsen sind. So ist es gerade japanischen und europäischen Firmen in vielen Fällen gelungen, auf dem amerikanischen Markt Fuß zu fassen und dort gewissermaßen Pionierleistungen für weitere Firmen zu vollbringen. Verstärkt wird das Problem dadurch, daß der amerikanische Produktionsapparat in vielen Branchen veraltet ist, Hemmnisse bei seiner Erneuerung bestehen sowie Schwierigkeiten bei der Kapitalbeschaffung bzw. mit der Sparneigung der Bevölkerung und der Wirtschaft gegeben sind. Bemerkenswert ist allerdings, daß die Beschaffung von „Risk- and Venture Capital“ für Gründer, junge Unternehmen und entstehende Firmen viel besser gewährleistet ist als in Deutschland und in den anderen europäischen Ländern.

Pittsburgh, Cleveland und Detroit sind Städte bzw. Regionen, die in den 70er und 80er Jahren in besonderem Maß vom wirtschaftlichen Strukturwandel betroffen worden sind. Früher waren es Städte wie Baltimore oder Boston. Global gesehen hat es eine Krise im gesamten „Frostbelt“, das heißt im Norden und Nordosten gegeben, während der „Sunbelt“ im Süden und Westen davon profitierte. Inzwischen hat sich wieder eine Art Gegenbewegung vollzogen, denn im Norden sind zahlreiche Initiativen auf den verschiedenen Gebieten ergriffen worden, während der Ausbau der Infrastruktur im Süden, beispielsweise Universitäten und Hochschulen, doch nicht so rasch vorangekommen ist, wie es dort erhofft wurde.

Die sogenannte Exportbasistheorie sagte früher, daß der Motor der Entwicklung in der Industrie zu sehen sei und daß die Dienstleistungen mehr oder weniger „automatisch“ folgen. Der amerikanische Ökonom Hans Blumenfeld hat das vor vielen Jahren schon bestritten, indem er darlegte, daß die Dienstleistungen durchaus die Basis der Entwicklung sein können und die Industrie zumindest in bestimmten Fällen als Folgebereich anzusehen sei. Es ist sicher kein Zufall, daß diese Feststellung zuerst in den USA gemacht wurde, denn dort ist die Wanderung der Beschäftigten von der Landwirtschaft in die Industrie und von der Industrie zum Dienstleistungssektor am weitesten fortgeschritten. Jean Fourastié hat zusammen mit Wolfe und Fisher diesen Prozeß am klarsten dargestellt und in der Öffentlichkeit bekanntgemacht. Seine Thesen haben eine außerordentliche Verbreitung erfahren. Was nicht beachtet wurde, waren Fourastiés Hinweise auf ökonomische und gesellschaftliche, medizinische und psychologische Probleme, die mit den brachialen Strukturwandel und dem Aufkommen der Dienstleistungsgesellschaft entstehen. Gerade das hat sich schon vor geraumer Zeit in den USA erkennen lassen. Die Realität der Dienstleistungsgesellschaft ist durchaus kein Schlaffenland, wie oft vermutet oder erhofft; es kann vielmehr zu recht bösartigen Erscheinungen, ja zu einer „Wettbewerbs- und Ellenbogen“-Gesellschaft kommen. Das merken wir jetzt auch bei uns in aller Deutlichkeit. Nicht umsonst hat der Soziologe Ulrich Beck die vergehende Industriegesellschaft mit der erreichten Ordnung der Arbeitsbeziehungen fast idyllisch gezeichnet. Nötig ist nicht nur eine absichernde und verstetigende Industriepolitik; auch die Konzipierung und Umsetzung einer Dienstleistungspolitik ist endlich erforderlich.

Pittsburgh als Beispiel für die neue Dienstleistungsgesellschaft?

Pittsburgh, zumindest Pittsburgh-City mit seinem hohen Anteil an tertiär Beschäftigten ist jetzt durchaus als Exponent dieser Dienstleistungsgesellschaft zu sehen. Symbol dafür ist die eindrucksvolle Skyline der Industrieverwaltungen bzw. Bürohochhäuser, die ihren Höhepunkt am bereits erwähnten „Golden Triangle“ am Ohio findet. Wohl ist das Verwaltungszentrum nicht wie in vielen anderen amerikanischen Städten von einem ausgeprägten Ring von Slums und Ghettos umgeben. Aber viele der typischen amerikanischen Neighborhoods mit ihren bescheidenen Einkaufs- und Versorgungszentren, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen, finden sich in einem recht elenden Zustand. Wenn es dann noch zu einem „Red-lining“ der Banken kommt, zur Festlegung von Gebieten, in denen es aus Sicherheitsgründen keine Kredite mehr gibt, ist das Schicksal einer solchen Siedlung besiegelt. Eine wesentliche Rolle für die Misere dieser Zentren spielen natürlich die Shopping Centers an den Straßen und Autobahnknoten. Sie dienen vor allem der Versorgung der weit gestreuten neuen Siedlungen in den Suburbs, wo vielen Häusern nicht nur ein Wagen, sondern Zweit- oder Drittwagen zuzuordnen sind, demgemäß keine Mobilitäts- bzw. Erreichbarkeitsprobleme bestehen.

Auch diese Probleme sind in Pittsburgh erkannt worden: es wurden Fonds aufgelegt, um die Hauserneuerung in den „Red-line-areas“ in Gang zu bringen. Der Ausbau der Infrastruktur und die Verbesserung des Wohnumfeldes wurde gefördert. Besonders wichtig erscheint aber, daß die Ortserneuerung mit der Wirtschaftsförderung verknüpft werden konnte. Geschäfts- und Firmeninhabern in den Zentren der Neighborhoods wird Hilfe zur Selbsthilfe angeboten: nicht nur Kredite und Zuschüsse, sondern beispielsweise auch Management- und Marketingkurse. Das was heute, auch bei uns, unter City-Management und City-Marketing bisweilen praktiziert wird, ist in Pittsburgh vor vielen Jahren begonnen und recht erfolgreich durchgeführt worden. Allerdings darf man sich über die Entwicklungsfähigkeit der Neighborhood Zentren in Anbetracht der Marktmacht der Shopping Centers und Shopping Malls keinen Illusionen hingeben, einfach weil die Rahmenbedingungen in vielen Dingen nicht stimmen. Das wichtigste Problem amerikanischer Städte, denen sich natürlich auch Pittsburgh nicht entgegenstellen kann, ist der „circulus vitiosus“ zwischen Stadterneuerung und Sozialhilfe: Arme, Kranke, Benachteiligte und Behinderte leben im Stadtgebiet, ein bedeutender Teil der Steuereinnahmen muß für Sozialhilfe verwendet werden. Die Mittel für den Ausbau der Infrastruktur fehlen weitgehend. Die Städte existieren gewissermaßen am Rande eines finanziellen und gesellschaftlichen Abgrundes. Es fehlt ein Finanzausgleich zu den wohlhabenden Suburbs, d.h. den Gemeinden im Umland. Natürlich ist dieses Problem bekannt. Aber eine Änderung wird von breiten Schichten nicht gewünscht. Vielleicht muß man hier auf den Ablauf der Zeit warten. Anthony Downs hat auf die demographische Entwicklung hingewiesen: Der Anteil der Farbigen und der Hispanics steigt, während der Anteil der Weißen an der Bevölkerung sinkt. Jenseits des Jahres 2000 könnte das jetzige Verhältnis zum „Kippen“ kommen. Möglicherweise werden dann die aufgestauten, dringend erforderlichen Reformen nachgeholt.

Pittsburgh – Modernität ohne völligen Verlust der Vergangenheit ?

Vor diesem Hintergrund sind vor fast 10 Jahren einige Thesen aufgestellt worden. Wir haben im Anschluß an die Diskussion zur Bedeutungsverlagerung von den harten zu den weichen Standortfaktoren gesagt, daß es von besonderer Bedeutung war und ist, city-nahes Industriegelände für neue Zwecke aufzubereiten. Zwei größere Geländekomplexe, die Flächen des ehemaligen Stahlwerks Jones and Laughlin und alte Gewerbeareale auf Herr's Island im Allegheny River beispielsweise stehen nun für neue Gewerbetätigkeiten, Forschungszwecke und Büronutzungen zur Verfügung. Die Standorte sind angenommen worden und stärken die Stadt in ihrem Kerngebiet. Eine besondere Rolle hat das Phänomen Public-Private-Partnership gerade in Pittsburgh gespielt. Darunter ist nicht nur die Koordination und Kooperation zahlreicher Aktivitäten zu verstehen, sondern ein zielbewußtes zielstrebiges und innovatives Handeln. Schon in den 40er Jahren sind diese Tugenden gepflegt worden, vor allem in der Allegheny Conference on Community Development (ACCD). Zahlreiche weitere Organisationen, auch und gerade für die Förderung des High-Tech-Bereichs, aber auch für eine Erneuerung von Neighborhoods sind inzwischen entstanden, die sich in diesem Sinn betätigen.

Besondere Effekte gehen daraus hervor, daß sich amerikanische Universitäten, in besonderem Maß gilt das für die beiden Universitäten in Pittsburgh, mit lokalen und regionalen Problemen befassen. Das bedeutet, daß die Probleme wirklich transparent gemacht und für eine intensive Diskussion vorbereitet werden. Damit wird der Planungs- und Entscheidungsprozeß ganz wesentlich erleichtert und verbessert.

Die Umnutzung alter Industrie- und Gewerbebauten, aber auch ehemaliger Bahnhöfe, die in vielen Fällen unter Denkmalschutz gestellt worden sind, geht vergleichsweise leicht vonstatten. Abgesehen vom Phänomen Public-Private Partnership spielt hier das in den USA vorhandene Geschick in Marktforschung und Marketing eine Rolle. Mit diesem Geschick bei der Überführung der Bauten in neue Nutzungen werden markante Zeugen der Vergangenheit erhalten und verleihen der Stadt eine eigene Note: Modernität ohne völligen Verlust der Vergangenheit. Das geht zwar nicht direkt in die beliebten „Städte-Rankings“ (auf zahlreichen Indikatoren beruhende Städtevergleiche) ein, spielt aber für die Attraktivität der betreffenden Stadt doch eine wesentliche Rolle. Betrachtet man die neuesten Daten und Entwicklungen in Pittsburgh, so ist man überrascht – oder auch nicht.

Die strukturellen Probleme des Landes spiegeln sich auch in dieser Stadt deutlich wider. Generell kann man sagen, daß Pittsburgh in vielen Bereichen besser dasteht als viele andere Städte und Regionen. Das dürfte die Frucht der ständigen Bemühungen in den vergangenen Jahren sein. Es gibt nur wenige Abweichungen von diesem Bild. Die Exportaktivitäten stellen sich in Pittsburgh außerordentlich günstig dar, auch in den kommenden Jahren dürfte hier überdurchschnittliches Wachstum zu erwarten sein. Eine wesentliche Rolle spielt für die Ansiedlung exportorientierter Firmen sicher der Bau des neuen Flughafens vor den Toren der Stadt. Wichtig ist auch die Einsicht von der wachsenden Verflechtung in die Weltwirtschaft. Ein anderer Wachstumsbereich sind medizinische Tätigkeiten. Auch sie stellen eine Form des „Exports“ dar, da das

überdurchschnittliche Wachstum durch Patienten aus dem In- und Ausland gefördert wird, die sich wegen guter Ärzte und Krankenhäuser in Pittsburgh behandeln lassen. Dem steht gegenüber, daß sich die Arzt- und Krankenhausversorgung der unteren Gruppen und Schichten der lokalen Bevölkerung auch in Pittsburgh nicht grundlegend verbessert hat, daß hier nach wie vor bedeutende Versorgungsdefizite gegeben sind. Sie müssen jedoch als systembedingt angesehen werden und dürfen der Stadt im Grunde nicht angelastet werden.

Eindeutig negativ ist die Situation im zwar bereits angesprochenen Mon Valley. Hier sind vor allem die Arbeitslosigkeitsraten hoch, die Versorgung ist in vieler Hinsicht schlecht, Entsprechendes gilt für die Infrastruktur. Die Lage der Bevölkerung wäre sicher noch schlechter, wenn die Wohnsituation nicht durch einen hohen Anteil von Eigenheimen, mögen sie sich auch oft in einem schlechten baulichen Zustand befinden, einigermaßen stabil wäre. Jede Rezession hinterläßt hier Spuren, indem sie früher eintritt und später zurückweicht. Im Mon Valley sind also keine nachhaltigen Verbesserungen festzustellen. Ein gewisser Ausgleich ist die Nähe von Pittsburgh mit seinem Arbeitsmarkt, seiner Infrastruktur und seinen Einkaufs-, und Bildungs- und Vergnügungsmöglichkeiten. Allerdings zeigt sich hier ein weiteres Defizit der amerikanischen Gesellschaft: die mangelnde Erreichbarkeit der genannten Einrichtungen in Folge des Fehlens eines ausreichenden öffentlichen Personenverkehrs. Das hört sich für das Land mit der ausgeprägtesten Motorisierung der Welt absurd an, ist jedoch Tatsache: benachteiligte Gruppen und untere Schichten der Bevölkerung können in Folge der Siedlungsstruktur bzw. der fehlenden Bus- und Bahnverbindungen Arbeitsplätze, Ämter und Behörden oder Einrichtungen und Anlagen der Infrastruktur unter Umständen nicht erreichen, weil sie kein Auto besitzen.

Was können wir von Pittsburgh lernen?

Natürlich stellt sich die Frage: Was können wir von Pittsburgh lernen? Auf das Phänomen Public-Private Partnership ist schon hingewiesen worden. Sicher gibt es bei uns, eigentlich schon immer, Zusammenarbeit zwischen privaten und öffentlichen Stellen, also zwischen Unternehmen, Universitäten, Schulen oder zwischen Behörden, Verbänden und der Wirtschaft. Auch sind zahlreiche Institutionen zu diesem Zweck gegründet worden. Doch es ist sicher bei uns möglich, den Geist in diesen Partnerschaften noch wesentlich zu verbessern und zu beflügeln.

Es wurde bereits von der Notwendigkeit einer Dienstleistungspolitik gesprochen, allerdings mit einem Ton der Resignation vor dieser großen Aufgabe. Und doch sieht es so aus, als habe man in Pittsburgh ganz pragmatisch ein respektables Element einer solchen Politik auf kommunaler Ebene hergestellt. Von den einzelnen Staaten ist in vielen Bereichen kaum etwas an Aktivitäten zu erwarten, mit Recht sind sie „schlafende Riesen“ in politisch-administrativer Hinsicht genannt worden. Und Washington ist in Anbetracht der räumlichen Dimensionen der USA auch heute meist nur ein ferner Ort, der nicht viel in einer Stadt und einer Region bewirken kann.

Ein Element dieser Dienstleistungspolitik war: Raum schaffen bzw. Raum erschließen

in zentralen Lagen, Standorte verfügbar und erschwinglich machen, um die Ansiedlung der agglomerationsbedürftigen Gewerbe- und Dienstleistungsfirmen, -praxen oder -büros zu erleichtern, die oft von hohen Mieten, Pachten, Grundstücks- und Gebäudepreisen an der Gründung oder der Erweiterung gehindert werden. Besonders wichtig erscheint, daß es zentrale städtische Standorte sind, mit öffentlichem Verkehr, wichtigen Verwaltungen und städtischem Leben. Diese Politik der Flächen- und Raumerschließung ist in City-Nähe erfolgreich. Probleme gibt es in den Neighborhoods, weil hier ein strukturelles Problem trotz aller Förderung auftritt: die Zentren der Neighborhoods sind eigentlich zu klein, die optimale Größe eines Zentrums zur Nutzung von Agglomerations-, Synergie- und Koppelungsvorteilen wird bei weitem nicht erreicht, ein „take-off“ in eine eigenständige Entwicklung kann nicht oder kaum stattfinden. Das wird bei einem Vergleich mit den Civic-Centers deutlich, die größer sind und eine diversifizierte Ausstattung haben. Allerdings gibt es nur einige wenige im Pittsburgher Stadtgebiet, etwa Oakland mit zahlreichen Instituten der Universität Pittsburgh. Hier kommt es zu dem „take-off“, hier entsteht ein Gegengewicht zu den Shopping-Centers mit ihrem immer weiteren Angebot, wozu auch schon Polizeistationen, alle nur möglichen Dienstleistungen sowie Ämter und Behörden gehören.

In Deutschland ist die Lage anders: Jede Großstadt hat um ihr Stadtzentrum herum eine ganze Reihe von Stadtteilzentren. Erst wenn man die Strukturen und Verhältnisse in den USA betrachtet, wird einem klar, welch kostbares Potential in diesem abgestuften Zentrensystem liegt. Gerade hier könnte eine solche „Dienstleistungspolitik“ einen pragmatischen Ansatzpunkt finden. Die Ansiedlung von Arbeitsplätzen gerade im Dienstleistungssektor könnte hier wesentlich erleichtert werden. Das wird bereits in einem gewissen Maß getan. Alte Industrie- und Gewerbeflächen werden dekontaminiert und für den Wohnungsbau oder für die Ansiedlung von Gewerbeparks und Bürobauten aufbereitet. Das ist anzuerkennen. Aber gerade in der jetzigen Zeit gibt es Chancen für die Wirtschaftsförderung und den Städtebau, von denen man vor einigen Jahren überhaupt nicht zu träumen wagte. Kasernen und Militärgelände werden frei, auch und gerade in den ostdeutschen Städten, die unter zahlreichen Blockierungen an den Immobilienmärkten zu leiden haben. Die Kommunen haben bedeutenden Grundbesitz, der wesentlich intensiver genutzt werden könnte: Omnibusbahnhöfe ließen sich überbauen und unterbauen, beispielsweise mit Tiefgaragen und Bürogebäuden. Überbauungen sind auch bei Fahrzeugdepots und -hallen möglich. Der Raum in den Wendeschleifen von Straßenbahnen ließe sich ebenfalls einer Nutzung zuführen. Phantastische Aufgaben für Public-Private Partnership und zur Überwindung des Ressortdenkens! Bundesbahn und Reichsbahn (jetzt Deutsche Bahn AG) haben einen riesigen Grundbesitz, sie können sich von bedeutenden Flächen und auch von vielen Bauten trennen. Oft liegen die Grundstücke in günstiger Lage zum Stadtzentrum oder einem Stadtteilzentrum. Nutzungsintensivierungen liegen im Interesse der Bahnen, denn solche Intensivierungen in der Nähe der Bahnhöfe bedeuten ein Verkehrspotential für die Bahn. Aber man kann noch weiter gehen: Mit der Überbauung von Gleisfeldern an Bahnhöfen kann auch Raum in zentraler City-Lage erschlossen werden. An zahlreichen Beispielen in amerikanischen Städten ist gezeigt worden, daß die Nutzung der sogenannten Air-rights ohne weiteres zu realisieren ist. Mittlerweile gibt

es in europäischen Städten verschiedene Beispiele für diese Art von Nutzungsintensivierungen. Aber noch immer wird auf der „grünen Wiese“ gebaut mit der Folge einer Fülle fataler Effekte.

Die einst von der Landwirtschaft geprägte Siedlungsstruktur ist im Lauf der Zeit verändert und umgestaltet worden. Die Industrie hat mit ihren Standorten und Flächennutzungen für eine neue Prägung gesorgt. Seit Jahren und Jahrzehnten expandiert der Dienstleistungssektor und nimmt ständig Arbeitsplätze auf, aus den tertiären Leistungen entwickeln sich weitere quartäre und quintäre Dienste, wie es uns gerade amerikanische und britische Geographen wie Jean Gottmann und Brian Berry gezeigt haben. Die Dienstleistungsgesellschaft, die – ich will es einmal platt formulieren – doch kein Honigschlecken darstellt wie einst vermutet, sondern durchaus eine knochenharte Ellenbogengesellschaft sein kann – braucht wieder ein anderes Muster. Auch Pittsburgh hat uns in dieser Hinsicht interessante Einsichten vermittelt.

Beachtliche Erfolge sind dort ohne Zweifel beim Aufbau der beschäftigungsintensiven Dienstleistungsgesellschaft erreicht worden. Der Preis dafür war, daß in dem kaum gehemmten Strukturwandel sowie in der praktischen Wirtschaftsförderung, Stadt- und Regionalplanung das industrielle Gefüge radikal reduziert bzw. verändert wurde. Viele der in der Pittsburgher Industrie Beschäftigten und der von ihnen abhängigen Personen, Familien und Firmen haben darunter leiden müssen oder leiden noch unter diesem brachialen Wandel. Trotz zahlreicher anerkannter Maßnahmen für die freigesetzten Industriearbeiter ist es nicht zu einer schlüssigen Beschäftigungs- bzw. Integrationspolitik gekommen.

Literaturhinweise

- Bangs, R.L., Singh, V.P. (Eds.): *The State of the Region Report. Economic, Demographic and Social Trends in Southwestern Pennsylvania. Issues 1990-1993* (University Center for Social and Urban Research, University of Pittsburgh)
- Beck, Ulrich: *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt 1986
- Berry, Brian: *Contemporary Urban Ecology*, New York 1977
- Blumenfeld, Hans: *The Economic Base of the Metropolis*, in: *Journal of the American Institute of Planners* 21 (1955)
- Chaikin, Sol. C.: *Trade, Investment and Deindustrialization – Myth and Reality*, in: *Foreign Affairs*, Spring 1982
- Downs, Anthony: *Urban problems and prospects*, Chicago ²1976
- Fourastié, Jean: *Die große Hoffnung des 20. Jahrhunderts*, Köln 1954
- Fisher, Alan G.: *Production – Primary – Secondary – Tertiary*, in: *The Economic Record* (Melbourne) 15 (1939)
- Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.): *„Public-Private Partnership“ – Eine Hilfe bei der Bewältigung von Problemen und bei der Erschließung des Entwicklungspotentials im Ruhrgebiet*
- Gottmann, Jean: *The dynamics of large cities*, in: *Geographical Journal* 140 (1974), S. 254-261
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Verfasser H. Tank): *Altindustrialisierte Gebiete* (Schriftenreihe des ILS 12), Dortmund 1988
- University of Pittsburgh (Ed.): *Quality of Life Indices for the City of Pittsburgh and Allegheny County*, Pittsburgh 1993