

Universität Luzern  
Geisteswissenschaftliche Fakultät  
Soziologisches Seminar  
Prof. Dr. Rudolf Stichweh  
Seminar: Soziologie der Stadt  
Sommersemester 2004

# **Suburbia und Segregation**

**Trends aus den USA und der Schweiz**

Seminararbeit von:

Regula Zwahlen  
Luzern

Abgabe Oktober 2004

# Inhaltsverzeichnis

<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Begriffe und Arbeitshypothese .....</b>	<b>3</b>
1.1. Begriffe.....	3
1.2. Arbeitshypothese .....	4
<b>2. Soziale Gründe und Motive für die Wahl von Suburbia .....</b>	<b>5</b>
2.1. Funktionale Differenzierung .....	5
2.2. Bedürfnisse.....	6
2.3. Vermeidungsstrategien.....	8
<b>3. Verkehrsmittel und Siedlungsformen in der Suburbia .....</b>	<b>10</b>
3.1. Öffentlicher Verkehr und Automobil.....	10
3.2. Wohnbauten und Infrastruktur .....	14
3.3. Folgen der Automobilisierung .....	16
<b>4. Zusammenfassung und Schlussfolgerung .....</b>	<b>18</b>
<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>21</b>
Print-Medien .....	21
Internet-Seiten.....	23
<b>Anhang.....</b>	<b>25</b>

## Einleitung

Das Seminar „Soziologie der Stadt“ bot vielfältige Einblicke in die Stadtentwicklung zu unterschiedlichen Zeiten und Orten der Welt. Es stellte sich die Frage, was nun das „Soziologische“ an diesen Stadtbeobachtungen und -beschreibungen sei? Folgen wir der Auffassung von Max Weber, dann sollte Soziologie „soziales Handeln deutend verstehen und dadurch in seinem Ablauf und seine Wirkungen ursächlich erklären“.<sup>1</sup> Aktuell gibt es im Bereich der Stadtforschung viel empirisches Material, aber noch wenig Theorie. Am ehesten lässt es sich über Inklusion- bzw. Exklusion nachdenken, deren Effekte sich beispielsweise anhand von Siedlungsstrukturen oder der Verkehrsmittelbenutzung nachzeichnen lassen. Gute Gesamtdarstellungen sind allerdings rar.<sup>2</sup> Ein paar interessante Studien und Essays aus Amerika sind vorhanden, aus der Schweiz hingegen ist das Material vergleichsweise spärlich, oder die Darstellungen schießen über bloße Beobachtungen hinaus und erheben eigentümliche normative Forderungen.<sup>3</sup> Ich möchte als angehende Soziologin versuchen, dies zu unterlassen, und beschränke mich im Folgenden darauf, ein paar Trends aus den USA und der Schweiz aufzuzeigen, wobei die Phänomene der Suburbanisierung und der Segregation den Orientierungsrahmen bilden.

## 1. Begriffe und Arbeitshypothese

### 1.1. Begriffe

#### Suburbanisierung:

Der Begriff „Suburbanisierung“ meint die Ausdehnung von Städten durch Bildung von Vorstädten oder Vororten, engl. „suburbs“ (von lat. „Suburbium“).<sup>4</sup> An den Rändern der Städte entstehen grosse Ansiedlungen, die zwar vorerst verwaltungstechnisch mit den Städten verbunden bleiben, aber ihre eigenen Geschäftszentren, Dienstleistungen und kulturellen Einrichtungen entwickeln. Man redet in diesem Zusammenhang auch von Trabantenstädten.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Weber 1973: 542.

<sup>2</sup> Eine ausführliche und systematisierte Darstellung der Suburbanisierung in den USA: vgl. Jackson 1985.

<sup>3</sup> Mit normativer Haltung für die aktuelle Situation der Schweiz: vgl. Eisinger 2003.

<sup>4</sup> Vgl. Jackson 1985: 12.

<sup>5</sup> Vgl. Duden 1982.

„Suburbia“ ist ein englischer Sammelbegriff, welcher das Insgesamt der suburbanen Zonen bezeichnet. Er zielt auf Lebensweisen, die durch die Suburbanisierung hervorgerufen werden. Am Beispiel der USA beschreibt Jackson treffend:

„Suburbia symbolizes the fullest, most unadulterated embodiment of contemporary culture; it is a manifestation of such fundamental characteristics of American society as conspicuous consumption, a reliance upon the private automobile, upward mobility, the separation of the family into nuclear units, the widening division between work and leisure, and a tendency toward racial und economic exclusiveness.“<sup>6</sup>

#### Agglomeration:

In der Schweiz stösst man im Zusammenhang mit der Suburbanisierung oft auf den Begriff der „Agglomeration“, welcher eigentlich bloss Anhäufung oder Zusammenballung bedeutet.<sup>7</sup> Mit Agglomeration sind hier aber Ballungsräume von Städten gemeint, also deren Vorstädte und Vororte. Eine Definition, was nun in der Schweiz als „Agglomeration“ und was als „Stadt“ für sich alleine gesehen gilt, ist einer steten Anpassung unterworfen.<sup>8</sup>

#### Segregation:

Der Begriff „Segregation“ meint Ausscheidung, Absonderung, Trennung respektive sozial-räumliche Gliederung.<sup>9</sup> Gewisse Menschengruppen oder Schichten trennen sich räumlich voneinander, und zwar primär aus sozialen Gründen (wegen Prestige, Eigentum oder rassistischer Einstellung). Man sucht z.B. eine Homogenität in den Nachbarschaften und weicht der Heterogenität in den Stadtzentren aus. So entstehen an den Rändern der Stadt soziale Gebilde, über deren Beschaffenheit und Konsequenzen im Weiteren nachgedacht werden soll.

## **1.2. Arbeitshypothese**

Ich möchte mich in dieser Arbeit an das Phänomen der Suburbanisierung über den Begriff der Segregation annähern. Dabei vermute ich, dass der Prozess der Segregation und die Bildung von suburbanen Zonen ein universeller Vorgang in modernen westlichen Gesellschaften ist. Es lassen deshalb keine wesentlichen Unterschiede zwischen beispielsweise den USA und der Schweiz feststellen. Vermutlich liegen die Unterschiede eher in der geographischen Gross- bzw. Kleinräumigkeit und deren

---

<sup>6</sup> Jackson 1985: 4.

<sup>7</sup> Vgl. Duden 1982. Vgl. für die Schweiz <http://www.dhs.ch/externe/protect/textes/d/D7880.html>.

<sup>8</sup> Ein aktuell gültige Version findet sich in:

<http://www.aren.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/deutsch/25.pdf>, S. 13. Vgl. Anhang. Weiterführende Informationen und Diagramme zur Agglomerationsentwicklung in der Schweiz vgl. [http://www.aren.admin.ch/are/de/raum/politiquedesagglomerations\\_7/index.html](http://www.aren.admin.ch/are/de/raum/politiquedesagglomerations_7/index.html).

<sup>9</sup> Vgl. Schäfers 2000: 64.

Folgen auf das soziale Verhalten der Menschen. Die Auswirkungen von verschiedenartigen Politiken auf den Umgang mit dem verfügbaren Raum sind auch nicht zu unterschätzen, ebensowenig der Umgang mit vorhandenen Energiereserven. Ich gehe davon aus, dass die räumliche Mobilität der letzten hundert Jahre die segregativen Tendenzen in den urbanen wie auch suburbanen Siedlungen verstärkte. Inklusions- und Exklusionsmechanismen treten deshalb deutlicher zu Tage. Einblicke in die Geschichte der beiden Länder mögen dabei aufschlussreich sein.

## **2. Soziale Gründe und Motive für die Wahl von Suburbia**

### **2.1. Funktionale Differenzierung**

Vor dem 19. Jahrhundert lagen Wohnen und Arbeiten in den Städten noch ganz nahe beieinander. Arme und Reiche lebten unsegregiert in nächster Nähe zueinander. Innerhalb dieser „Fussgängerstädte“ gab es Sicherheit, ausserhalb hingegen traf man auf Landstreicher und andere unsichere Elemente. Die ersten Suburbs hatten daher eher Slumcharakter. Nur die Reichen konnten sich stattliche Wochenend- oder Ferienresidenzen auf dem Lande leisten.<sup>10</sup> Erst im Industriezeitalter des 19. Jahrhunderts trennten sich die Bereiche Wohnen und Arbeiten. Die funktionale Differenzierung der sich modernisierenden Gesellschaft nahm damit konkrete Konturen an. Die Arbeitsabläufe wurden nach Funktionen aufgespalten und räumlich getrennt. Fabriken brauchten Arbeiter, welche massenweise in die Städte strömten. In den nordamerikanischen Industriestädten beispielsweise entstand ein grosser Bevölkerungsdruck, der durch den Zustrom von Afroamerikanern aus den Südstaaten nach dem Sezessionskrieg (1861 – 1865) verstärkt wurde. In den Städten wurde es eng, Konzentration und Dichte nahmen zu, so dass diejenigen, welche sich die Transportkosten leisten konnten, nun ihren Wohnort an die Stadtränder zu verlegen versuchten. In der Regel waren dies Angehörige einer neuen kaufkräftigen Mittelschicht. Sie nahmen für ein Haus im Grünen ein Pendlerleben mit der Dampfeisenbahn, Omnibussen oder Pferdetransporten in Kauf.<sup>11</sup>

Für die Schweiz setzte diese Entwicklung im Vergleich zu den USA zeitverzögert ein, d.h. erst gegen 1900 nahm die Bevölkerungsdichte merklich zu, und es bildeten sich

---

<sup>10</sup> Vgl. Jackson 1985: 15 – 19.

<sup>11</sup> Vgl. Jackson 1985: 20 – 44.

erste „Grossstädte“ mit über 100'000 Einwohnern.<sup>12</sup> Auch hier war zuerst ein jahrzehntelanger Prozess der Landflucht im Gange. Erst später setzte ein Prozess der Stadtflucht ein. Die Eisenbahn spielte für das Zustandekommen dieser Bewegungen eine massgebende Rolle. Die Städte versuchten schon im 19. Jahrhundert, sich die anschwellenden Güterströme zuzuführen. In der Phase der „Belle Epoque“ Ende des 19. Jahrhunderts wurden diverse touristische Bahnlinien erstellt, welche zu einer weiteren Verdichtung des Verkehrsnetzes beitrugen.<sup>13</sup> Die Sogwirkung in die Städte nahm in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts noch zu. Erst etwa ab den 1950er Jahren kam es zu einer Suburbanisierungsbewegung. Heute arbeiten 6 von 10 Erwerbstätigen ausserhalb ihrer Wohngemeinde.<sup>14</sup> Die Pendlerdistanzen hierzulande sind dank einem grosszügigen Ausbau des Nationalstrassen- und Bahnnetzes stark gestiegen, so dass es heute nicht unüblich ist, im „Stadtland Schweiz“<sup>15</sup> z.B. in Aarau zu wohnen und in Zürich zu arbeiten, oder in Zürich zu wohnen und in Basel zu arbeiten. Das klassische Pendeln innerhalb einer Agglomeration ist mittlerweile ausgeweitet worden zu einem Hin- und Her im ganzen Mittelland-Bereich, wobei ein Weg durchaus anderthalb Stunden Zeit beanspruchen kann.<sup>16</sup>

Ein weiterer Faktor der funktionalen Differenzierung war die Rollenteilung zwischen Mann und Frau, entstanden aus einer bürgerlichen Tradition, welche mit der Zeit auch für mittelständische Arbeitnehmer Vorbild wurde. Es sind nicht nur ideelle Gründe, sondern auch handfeste ökonomische Erfordernisse, welche zur Rollenteilung führten. Die Männer mussten ihre Häuser für die Arbeit verlassen, Pendelzeiten hinzugerechnet, so dass es am effizientesten war, die Frau mit der Haushaltsführung und Kindererziehung zu beauftragen. Zudem war die Frau in ihrer reinen Hausfrauen- und Kindererziehungsrolle „befreit“ von anstrengender Fabrikarbeit (sofern sie sich dies ökonomisch leisten konnte) und damit von der Doppelbelastung. Heute wird dieses Rollenmodell zunehmend in Frage gestellt.

## 2.2. Bedürfnisse

Im Zuge der schon im 18. Jahrhundert beginnenden Individualisierung wurde die Familie zu einer Art Bollwerk gegen die funktionale Zersplitterung der Gesellschaft. Je unpersönlicher und hektischer der Arbeitsplatz, desto persönlicher und intimer sollte die

<sup>12</sup> Vgl. Balthasar 1993: 31 – 43.

<sup>13</sup> Vgl. Balthasar 1993: 102 – 110.

<sup>14</sup> Vgl. [http://www.statistik.admin.ch/stat\\_ch/ber02/ts/bfs\\_taschen\\_d\\_2004.pdf](http://www.statistik.admin.ch/stat_ch/ber02/ts/bfs_taschen_d_2004.pdf), S. 9.

Vgl. <http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are2/publikationen/deutsch/157.pdf>, S. 44.

<sup>15</sup> Der Ausdruck wird verwendet in Eisinger 2003.

<sup>16</sup> <http://www.gbi.ch/input/1999/99-4/d3.htm>.

Sphäre zuhause sein. Liess es die ökonomische Lage zu, so pflegte die Frau das eigene Heim, um dort für die Familie einen Ort des Rückzuges von äusserer Kontrolle zu bieten.<sup>17</sup> Dieses Modell der „Häuslichkeit“ versprach Sicherheit und Geborgenheit in einer zunehmend rascher sich verändernden Gesellschaft.<sup>18</sup>

Der Traum vom Eigenheim ist sicher in den USA sehr ausgeprägt, findet sich aber auch verbreitet in der Schweiz, stellt doch das (freistehende!) Einfamilienhaus den Inbegriff von Privatheit im Wohnen dar. Die Realisierung eines Eigenheimes ist allerdings in den USA aus Gründen des verfügbaren Platzes, der sehr liberalisierten Wirtschaft sowie der staatlichen Förderung viel leichter als in der kleinräumigen Schweiz, wo man eher nur mit einem Reihenhäuschen oder wenigstens mit einer Wohnung vorlieb nehmen muss.

Lenken wir den Blick auf die Transportmittel, dann zeigt sich, dass das Automobil eigentlich die grösste Privatheit bietet, weit mehr als der öffentliche Transport mit Bahn, Tram oder Bus, bei welchem mit einer grundsätzlichen Fahrplangebundenheit, mit Wartezeiten beim Umsteigen und allfälligem Gedränge, Stehplätzen, Lärm und Ausdünstungen von andern Menschen zu rechnen ist. Das Private, die Häuslichkeit auf Rädern und eine gewisse bergende Form am Auto übt eine grosse Anziehung auf seine Benutzer aus.<sup>19</sup>

„Im geschlossenen Innenraum des Automobils ist der individuelle Körper geschützt, gleichzeitig gewissermassen räumlich ausgedehnt und maschinell erweitert. Darüber hinaus ermöglicht, wie wir alle wissen, das Innere des Kraftfahrzeugs ein hohes Mass an Bequemlichkeit und körperlicher Behaglichkeit. Das Auto ist mobil gewordene Behausung; man kann sich in Bewegung setzen und seine Häuslichkeit verlassen – ohne dass man auf einen gewissen Wohnkomfort verzichten muss.“<sup>20</sup>

Der Faktor „Unabhängigkeit“, respektive der souveräne Umgang mit Raum und Zeit, scheint für die Wahl des Autos zu sprechen. Weitere Faktoren wie die Transportleistung (ein Auto kann man mit Gepäck vollpacken) und die Bequemlichkeit (Sitzplätze garantiert von der Haustüre weg) kommen noch hinzu.<sup>21</sup> In den modernen Gesellschaften des Westens entstand zwischen Auto-Mobilen und Nicht-Auto-Mobilen eine neue Dimension von Segregation. Fast alle „normalen“ Haushalte besitzen heute ein Auto. Ausnahmen (in zunehmend grösserer Zahl!) sind Sozialhilfeempfänger, Studenten und sehr alte Menschen, wobei ich hier allerdings noch diejenigen Städter hinzufügen würde, die aus freien Stücken auf das Auto verzichten, weil es sich in der City – im Gegensatz zur Suburbia – aus infrastrukturellen Gründen weniger aufdrängt.<sup>22</sup>

---

<sup>17</sup> Vgl. Jackson 1985: 47 f.

<sup>18</sup> Vgl. Jackson 1985: 49 f.

<sup>19</sup> Vgl. Lay 1994: 267. Dass das Auto allerdings heute nachweislich trotz vielen inneren Sicherheitsvorkehrungen ein relativ unsicheres Verkehrsmittel ist, wurde schon mehrfach nachgewiesen.

<sup>20</sup> Burkart 1994: 226. Vgl. Lay 1994: 264.

<sup>21</sup> Vgl. Jackson 1985: 172 f., 188.

<sup>22</sup> Vgl. Burkart 1994: 229. Vgl. Meyrat-Schlee 1993: 93 f.

Im Weiteren hängt die Wohnstandortwahl auch mit dem Bedürfnis nach kostengünstigem Wohnraum zusammen, jedoch spielt die Wohnlage insgesamt die wichtigere Rolle als der Preis. Dies bestätigt eine empirische Untersuchung im Raum Zürich.<sup>23</sup> In die Suburbia zieht eher diejenige mittlere Altersgruppe mit Kindern, die nach andern Familien in ähnlichen Situationen Ausschau hält. Kinder sollen mit andern Kindern spielen können und möglichst noch eine kinderfreundliche, verkehrsarme Aussenspiellage vorfinden dürfen.<sup>24</sup> Hüttenmoser bemerkt dazu: „Wer seine Kinder im Freien spielen lassen kann, wird deutlich entlastet.“<sup>25</sup> Da solche Wohnumfelder in Innenstädten praktisch unmöglich sind, findet eine Verschiebung in die Vorstädte statt, wo gewisse Nachbarschaften dann vorübergehend durch auffällige Homogenitäten der Familienlagen, Altersgruppen und Einkommensklassen geprägt sind.

Durch die allgemeine Wohlstandssteigerung nach dem Zweiten Weltkrieg dehnte sich auch der gewünschte Wohnraum aus, d.h. konkret pro Person werden heute viel mehr Quadratmeter beansprucht als noch vor hundert Jahren. Aktuell steht der Anspruch (in der Schweiz) bei 44 m<sup>2</sup> pro Person.<sup>26</sup> Auch mindestens 1 Zimmer pro Person gehört Ende des 20. Jahrhunderts zur Norm.<sup>27</sup> Allerdings wird sich die Schere zwischen denen, die sich dies wirklich leisten können und den andern, bei denen es nur Wunsch bleibt, höchstwahrscheinlich noch weiter öffnen.

### 2.3. Vermeidungsstrategien

Städte, und insbesondere Grossstädte, sind bedroht durch Verkehrslärm, schlechte Luft, Schatten, Schmutz und früher auch durch Epidemien. Solche Immissionen können mit mehr Mobilität und dem suburbanen Wohnen etwas vermieden werden. In Städten mit einer grösseren Konzentration von Unterprivilegierten ist auch mit allfälligen anomischen Verhaltensweisen dieser Gruppe zu rechnen, sodass bei ökonomisch Bessergestellten das Bedürfnis auftaucht, vor Kriminalität, Drogen und Prostitution fliehen zu wollen.<sup>28</sup> In einer Wunschvorstellung erscheint dann Suburbia als eine moralisch intakte Ecke der Welt, wie eine Bemerkung von Jackson (USA) zeigt:

„Suburbia, pure and unfettered and bathed by sunlight and fresh air, offered the exciting prospect that disorder, prostitution, and mayhem could be kept at a distance, far away in the festering metropolis.“<sup>29</sup>

<sup>23</sup> Vgl. Meyrat-Schlee 1993: 62.

<sup>24</sup> Vgl. Meyrat-Schlee 1993: 122.

<sup>25</sup> Hüttenmoser 1995: 74.

<sup>26</sup> Vgl. [http://www.statistik.admin.ch/stat\\_ch/ber02/ts/bfs\\_taschen\\_d\\_2004.pdf](http://www.statistik.admin.ch/stat_ch/ber02/ts/bfs_taschen_d_2004.pdf), S. 6.

<sup>27</sup> Vgl. Jackson 1985: 243.

<sup>28</sup> Vgl. Jackson 1985: 150 f., 219.

<sup>29</sup> Jackson 1985: 70. Vgl. Ders.: 150 f.



Es ist allerdings fragwürdig, ob sich solche Ideale und die dahinter stehende Doppelmoral aufrecht erhalten lassen, denn auch die Suburbia, wo heute mehr als die Hälfte der US-Bevölkerung lebt, reurbanisiert sich wieder, und zwar mitsamt den dazugehörenden Immissionen.<sup>30</sup>

Eine Vermeidungsstrategie der Städter liegt in der Flucht vor dem Bevölkerungsdruck, der durch Geburtenüberschüsse oder Zuwanderung entsteht. Im 19. Jahrhundert waren in den USA die Probleme durch zuwandernde Immigranten aus Europa und ehemalige Sklaven aus den Südstaaten auf dem Höchststand. Die ethnischen Spannungen wurden nur sehr rudimentär gelöst, und sind bis heute unbefriedigend. In der Suburbia zum Beispiel verkaufte „Levittown“, eine grosse Baufirma, noch bis Anfang der 1960er Jahre keine Objekte an schwarze Kaufinteressenten.<sup>31</sup> Sie wurden mit fadenscheinigen Argumenten abgewimmelt, oder man wollte ihnen keine Hypotheken zu ähnlich vorteilhaften Konditionen geben wie den Weissen.<sup>32</sup> Hinzu kam auch die Methode der Zonierung, bei der in einem bestimmten Raum nur für bestimmte Einkommensklassen oder Altersgruppen gebaut werden durfte. Ursprünglich (in New York 1916) gedacht zur Vermeidung von Spekulation und Wertverlusten, laufen diese Regelungen im Grunde auf eine organisierte Siedlungssegregation hinaus.<sup>33</sup>

In der Schweiz sind solche diskriminierenden „Apartheid“-Methoden nicht bekannt. Es gibt zwar Zonenordnungen in technischer Hinsicht, wo die Bebauungsdichte oder die Nutzungsart geregelt ist.<sup>34</sup> Doch insgesamt sind die Besitzverhältnisse hierzulande derart kleinräumig, dass es für einen Grossinvestor („developer“) eigentlich unmöglich ist, weder grosse Landparzellen zu kaufen, noch all die kleinen, historisch gewachsenen Dorfkerne zu umgehen und die dazu gehörenden politischen Hürden wie Bauvorschriften und Einsprachemöglichkeiten zu überwinden. Dennoch existieren auch in der Schweiz unterschwellige ethnische Vermeidungsstrategien, die insbesondere durch die Wahl der Schulen zum Ausdruck kommt. In Stadtquartieren mit hohem Ausländeranteil sind heute Schweizer Familien mit Kindern am ehesten zum Umzug in Vororte bereit. Seit den 1980er Jahren wächst die Bevölkerung in der Schweiz praktisch nur noch durch Migration, was die Vermeidungs- und freiwilligen Segregations-tendenzen verstärkt.<sup>35</sup> Stimmen, die sich „bessere“ Schulen wünschen,

---

<sup>30</sup> Eine theoretische Darstellung zu den verschiedenen Urbanisierungswellen vgl. [http://sotomo.geo.unizh.ch/lehre/pdr/mat/v07\\_resid\\_seg2.ppt](http://sotomo.geo.unizh.ch/lehre/pdr/mat/v07_resid_seg2.ppt), slide 3.

<sup>31</sup> Vgl. Jackson 1985: 234 – 243.

<sup>32</sup> Vgl. Jackson 1985: 202.

<sup>33</sup> Vgl. Jackson 1985: 241 f.

<sup>34</sup> Vgl. Eisinger 2003: 394 f.

<sup>35</sup> Vgl. Neue Luzerner Zeitung, 24.8.04.

erheben sich v.a. in den marginalisierten Vierteln, wie die Untersuchung aus dem Gewerbeschule-Quartier aus Zürich zeigt.<sup>36</sup> Die Kommunikation mit Ausländern ist vielleicht nicht immer offener Rassismus, das wäre ein zu pauschales Vorurteil. Doch die Schwierigkeiten, nicht dieselbe Sprache zu sprechen, nicht genau mitzukriegen, was der oder die andere meint, sich überdurchschnittlich in Geduld und Toleranz üben zu müssen usw. bleiben bestehen. Dies sind übrigens auch Hürden, mit denen sich Kinder in der Wahl ihrer Spielgefährten auseinandersetzen müssen. Segregation vollzieht sich dann einfach auf Grund einer Kommunikationsbevorzugung.<sup>37</sup>

Marginalisierte Stadtquartiere liegen in der Schweiz an unattraktiven City-Randlagen, oft in schattigen Zonen und grosser Lärmbelastung ausgesetzt. Sie zeichnen sich durch eine ungefähr 40 bis 60-jährige und eher vernachlässigte Bausubstanz aus.<sup>38</sup> Selbst wenn bauliche Sanierungen vorgenommen werden wie in der Grossüberbauung „Sentihof“ Luzern beispielsweise, dann geht die soziale Transformation in Richtung Überalterung der ansässigen Bevölkerung, Migrantenzuwachs und Konzentration von sozial Benachteiligten, sowie Arbeitslosen und Alleinerziehenden. An solchen Lagen ist die Wegzugsmobilität am höchsten.<sup>39</sup> Dieser Effekt des Wegzuges nach Suburbia stellt sich immer wieder ein (auch in den USA ganz ausgeprägt), wenn sozial Benachteiligte in grösserer Zahl in die bestehenden Nachbarschaften des Mittelstandes einziehen.<sup>40</sup> Die Gefahr besteht in jüngster Zeit, dass solche Benachteiligten-Viertel zu einer Art „Exklusions-Inseln“ werden.<sup>41</sup>

### **3. Verkehrsmittel und Siedlungsformen in der Suburbia**

#### **3.1. Öffentlicher Verkehr und Automobil**

Die nicht-landwirtschaftliche Besiedelung ausserhalb der Städte wurde erst durch die Erfindung und Entwicklung von entsprechenden Verkehrsmitteln sowie durch den Ausbau von Transportwegen im 19. Jahrhundert möglich. Aufschlussreich zu dieser Verkehrsgeschichte sind die historischen Beiträge von Jackson (für die USA) und Balthasar (für die Schweiz).<sup>42</sup> Die Eisenbahn (als Dampfeisenbahn bis Anfang 20.

---

<sup>36</sup> Vgl. Meyrat-Schlee 1993: 11 – 13.

<sup>37</sup> Diese Bemerkung ist eine persönliche Beobachtung der Verfasserin.

<sup>38</sup> Vgl. [http://sotomo.geo.unizh.ch/lehre/pdr/mat/v07\\_resid\\_seg2.ppt](http://sotomo.geo.unizh.ch/lehre/pdr/mat/v07_resid_seg2.ppt), slide 17.

<sup>39</sup> Ähnlich die Situation in Zürich, vgl. Meyrat-Schlee 1993: 3 f., 56, 59.

<sup>40</sup> Vgl. Jackson 1985: 227.

<sup>41</sup> Vgl. Häussermann 2004: 7 – 33. Die Themen Ausgrenzung und Desintegration werden dort vertieft behandelt.

<sup>42</sup> Vgl. Jackson 1985. Vgl. Balthasar 1993.

Jahrhundert) förderte die Entwicklung der Städte massgeblich und führte gleichzeitig zum Einbezug des Stadtumlandes. Erfindungen wie die elektrische Strassenbahn erhöhten das Tempo nochmals und stellten dank moderaten Fahrpreisen eine gute Transportleistung bereit. Jackson beschreibt für die USA, wie dank der Elektrifizierung (um 1890) die Städte vom unterhaltsintensiven, Schmutz verursachenden Pferdetransport „erlöst“ wurden, und dass mit dem Tram auch die unteren Schichten die Stadtränder erkunden konnten.<sup>43</sup> Auch „der kleine Mann“ konnte nun dank diesen Tramverbindungen ein weiter entferntes Wohnen ins Auge fassen. Ein bekanntes Beispiel dafür ist Los Angeles, welches sich lange vor dem Auto dank der elektrischen Strassenbahn weitflächig ausdehnte. Die Pendlerdistanzen konnten bis auf 10 bis 20 km erhöht werden.<sup>44</sup> Nicht zu vergessen für die Mobilität der unteren Schichten ist auch das Fahrrad. Möglicherweise spielte es bei den Distanzen in den USA nicht eine sehr grosse Rolle, aber in der Schweiz war es gerade im Arbeitermilieu sehr beliebt, bedeutete es doch einen Autonomiezuwachs in der folgensweren Trennung von Arbeits- und Wohnort.<sup>45</sup>

Erst im 20. Jahrhundert spielt das Auto für die Suburbanisierungsentwicklung eine wesentliche Rolle.<sup>46</sup> Henry Ford gründete 1903 in den USA die Ford Motor Company und stellte bereits zehn Jahre später auf Fliessbandproduktion um.<sup>47</sup> US-Farmer waren die ersten, die sich die preislich erschwingliche Wagen (Modell T) anschafften, als valable Alternative zur Pferdekutsche und zur Durchbrechung des Eisenbahnmonopols.<sup>48</sup> Hinter der Autoproduktion stand eine grosse Vision des cleveren Geschäftsmannes Ford:

„I will build a motor car for the great multitude. It will be large enough for the family, but small enough for the individual to run and care for. It will be constructed of the best materials, by the best men to be hired, after the simplest designs that modern engineering can devise. But it will be so low in price that no man making a good salary will be unable to own one – and enjoy with his family the blessings of hours of pleasure in God’s great open spaces.“<sup>49</sup>

Das Auto wurde in den USA rasch populär, und dank dem zügigen Ausbau von Strassen liess sich das Landleben mit dem Stadtleben verbinden.<sup>50</sup> Die hohe Mobilität zwischen Stadt und Land erfordert weitere Transportkapazitäten. Schon in den 1920er Jahren hatten die USA jene Automobildichte gemessen an Einwohnern, welche Westeuropa

<sup>43</sup> Vgl. Jackson 1985:107 – 115. Zum Problem des Pferdeverkehrs in Grossstädten siehe Lay1994: 149 f.

<sup>44</sup> Vgl. Lay 1994: 247.

<sup>45</sup> Vgl. Merki 1995: 454 f. Vgl. Burkart 1994: 219.

<sup>46</sup> Vgl. Burkart 1994: 225.

<sup>47</sup> Vgl. Burkart 1994: 222. Vgl. Jackson 1985: 160.

<sup>48</sup> Vgl. Lay 1994: 196.

<sup>49</sup> Zit. in Jackson 1985: 160.

<sup>50</sup> Vgl. Burkart 1994: 222.

vergleichsweise erst in den 50er und 60er Jahren erreichte.<sup>51</sup> Die Infrastruktur von Suburbia richtete sich langsam aber sicher ganz auf die Autobedürfnisse aus:

„(...) and the suburbs became abjectly dependent on a vehicle that demanded ever-larger resources in terms of street space, parking facilities, and traffic patrols. As early as 1940, about 13 million people lived in communities beyond the reach of public transportation.“<sup>52</sup>

Auf die neuen Automobilbenützer richteten sich bald auch Laden- oder Kinobesitzer aus. Das erste Einkaufszentrum für Autofahrer war 1922 das Country Club Plaza in Kansas City. 1932 wurde in Camden/New Jersey das erste Autokino eröffnet.<sup>53</sup> In den USA etablierte sich eine eigentliche „Drive-In-Culture“. Mit dem oder sogar direkt vom Automobil aus wurden nun Aktivitäten möglich, die man bisher zu Fuss erledigte, oder für die man doch noch dem Auto entsteigen musste.<sup>54</sup> Diese hochindividualisierte Kultur hatte allerdings Folgen: Da Strassen als öffentliches Gut galten, wurde der expandierende Strassenbau mit Steuergeldern subventioniert, der Personentransport per Eisenbahn hingegen vernachlässigt, bis viele Betriebe innert wenigen Jahren Bankrott gingen.<sup>55</sup> Diese Situation ergab sich weitgehend aus politischen Entscheidungen und nicht zuletzt auch wegen den verlockenden Erdölreserven im eigenen Land (Alaska).<sup>56</sup> Für die Segregation in der Suburbia bedeutet dies, dass nur die Auto-Mobilisierten als Konsumenten in die Infrastrukturen wie Einkaufs- und Freizeitzentren inkludiert sind. Auf den öffentlichen Transport Angewiesene, wie Sozialhilfeempfänger und andere Arme, sind demnach von solchen Feldern exkludiert.

Während beim Auto hohe Fixkosten (Anschaffung, Versicherung) und geringe Betriebskosten (insbesondere bei den tiefen amerikanischen Benzinpreisen) anfallen, entstehen beim öffentlichen Verkehr für die Benützer relativ niedrige Transportfixkosten, aber hohe Zeitkosten, die sich Ärmere eher leisten können als der Mittelstand. So jedenfalls lautet eine These von Glaeser, Kahn und Rappaport. Dies sei auch ein Grund, weshalb die Ärmere in den Städten siedeln und nicht in Suburbia:

„Public transit is a relatively inexpensive transport mode; and in general, central cities allow for easier access to public transport than do suburbs. Higher relative demand for public transport by the poor could therefore help explain why the poor choose to live in cities.“<sup>57</sup>

In der Schweiz sieht die Situation etwas anders aus: Der öffentliche Transport entstand zunächst durch Privatunternehmen, die aber zunehmend in finanzielle Schwierigkeiten

---

<sup>51</sup> Vgl. Burkart 1994: 223. Vgl. Jackson 1985: 162 f.

<sup>52</sup> Jackson 1985: 171. Vgl. Ders. 239.

<sup>53</sup> Vgl. Lay 1994: 250.

<sup>54</sup> Sehr eindrücklich dazu vgl. Jackson 1985: 246 – 271 (Autorestaurants, Autokirchen etc.).

<sup>55</sup> Vgl. Jackson 1985: 168 – 171, 249.

<sup>56</sup> Zum Beispiel die Erdölvorräte in Texas, vgl. Jackson 1985: 172.

<sup>57</sup> <http://post.economics.harvard.edu/hier/2000papers/2000list.html>: 15. Ähnlich in der Argumentation vgl. Jackson 1985: 137. In erweiterter Sicht vgl. Ders.: 219 – 230. Die Armen siedeln auch in Städten wegen den dortigen Sozialleistungen, wegen dem sozialem Wohnungsbau und andern Unterstützungen.

gerieten. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde für einige der privaten Eisenbahnen aus vorab nationalistischen Gründen eine Verstaatlichung anvisiert, welche 1902 zur Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB führte. Damit machte auch die Zentralisierung des noch relativ jungen Bundesstaates einen Sprung nach vorne.<sup>58</sup> Da während den Weltkriegen keine Kohle mehr importiert werden konnte, aber Wasserkraft im eigenen Land ausreichend vorhanden war, wurde die Elektrifizierung der Eisenbahn rasch vorangetrieben.<sup>59</sup> Heute hat das Land eines der dichtesten Eisenbahnnetze der Welt.<sup>60</sup> Der Ausbau und die Modernisierung dieses Netzes aber waren nicht immer einfach. Vor allem ab Mitte der 1960er Jahre war die Konkurrenz durch das Automobil spürbar gross.<sup>61</sup> Der investierte kräftig in den Autobahnbau und die individuelle Mobilität per Auto gewann markant an Attraktivität.<sup>62</sup> So verwundert es nicht, dass sich der motorisierte Privatverkehr zwischen 1960 und 1970 verdoppelte. Auch heute bleibt das Privatauto erste Wahl für Einkäufe, Freizeit- und Servicefahrten, um z.B. Kinder auf den Reiterhof und zum Fussballtraining zu bringen.<sup>63</sup>

Die Erdölkrise in den 1970er Jahren förderte den politischen Willen zum Ausbau des öffentlichen Transportes, inklusive des Busnetzes in den Dörfern und Agglomerationen. Pläne zu den S-Bahnen rund um die grossen Städte sowie das Konzept von „Bahn und Bus 2000“ kamen auf den Tisch. 1982 wurde der Taktfahrplan eingeführt.<sup>64</sup> Er war eine grosse Neuheit. Die Umstellung auf Takt stiess auf breite Akzeptanz, da das umständliche Fahrplanlesen entfällt. Die Personenverkehrsnachfrage nahm von 1981 bis 1988 bereits um 19 % zu und weitere Ausbauten werden laufend umgesetzt.<sup>65</sup> Diese Verkehrsnetzverdichtung fördert das berufliche Pendeln – und damit auch die Suburbanisierung und die sogenannte „Zersiedelung“ – ungebremst. Eine Kehrtwende ist nicht abzusehen.<sup>66</sup> Die Standortunterschiede, gerade im schweizerischen Mittelland, werden immer kleiner. Stadt und Land haben sich in den Lebensstilen so angeglichen, „dass die Schweiz in fast jeder Beziehung zur Gruppe der Länder mit den niedrigsten Disparitäten (...) gehört“.<sup>67</sup> Daraus lässt sich schliessen, dass hierzulande die soziale Segregation zwischen höheren und tieferen Schichten - gerade auch wegen dem dichten

---

<sup>58</sup> Vgl. Balthasar 1993: 60 f.

<sup>59</sup> Vgl. Arx 1996: 153 – 167.

<sup>60</sup> Vgl. Arx 1996: 223.

<sup>61</sup> Vgl. Balthasar 1993: 140.

<sup>62</sup> Vgl. Arx 1996: 191.

<sup>63</sup> Vgl. <http://www.ave.admin.ch/imperia/md/content/ave/ave2/publikationen/deutsch/157.pdf>, S. 11.

<sup>64</sup> Vgl. Arbeit & Verkehr Nr. 30/31, 20.7.04.

<sup>65</sup> Vgl. Arx 1996: 223 f.

<sup>66</sup> Zu der hohen Erschliessungsdichte im öffentlichen Transport vgl. Eisinger 2003: 396 f. Vgl. Steinmetz 2003: 92 f.

<sup>67</sup> Steinmetz 2003: 91.

öffentlichen Verkehrsnetz - relativ gering ist. Diese Relativität ist bezogen auf die Wohnortwahl. Die Feinverteilung in den einzelnen Vierteln müsste man allerdings noch genauer untersuchen. Zu vermuten wäre eine gewisse Polarisierung der Bevölkerung. Auch in den Agglomerationskernen bilden sich wiederum gewisse Inseln der Ausgegrenzten bilden, analog zu den Problemvierteln in den City-Randgebieten.

### **3.2. Wohnbauten und Infrastruktur**

Suburbia bot historisch gesehen in den Anfängen den besseren Wohn- und Infrastrukturkomfort an als die Stadt. In den USA wurden im 19. Jahrhundert Gebiete ausserhalb der modernisierungsbedürftigen Grossstädte zuerst an die Wasserversorgung und an die Kanalisation angeschlossen. Auch die verbesserte Strassenpflasterung und die Elektrifizierung der Häuser machten dort raschere Fortschritte als anderswo.<sup>68</sup> Die Baubranche, Bodenspekulanten, Immobilienhändler und die Strassenbahnlobby spannten im marktwirtschaftlich orientierten Amerika eng zusammen und boten an den Stadträndern ein kostengünstiges und doch komfortables Wohnen an. Einfach zu errichtende Holzgerüste-Bauten (balloon-frame) und Fertighäuser machten Suburbia auch für den „einfachen“ Mann erschwinglich.<sup>69</sup> Die in den 1930er Jahren zuerst als Freizeitfahrzeuge konzipierten Wohnwagen wurden von Wanderarbeitern zur Zeit der wirtschaftlichen Depression als reguläre Unterkünfte benutzt. Sie entwickelten sich ab den 1950er Jahren zu einer besonders billigen Wohnart vorab für Rentner mit kleinem Einkommen. Heute lassen sich solche mobilen Häuser zusammenstecken und nach Belieben erweitern.<sup>70</sup>

Im Gegensatz zu Europa fällt auf, dass in den USA das Ländliche generell begehrter ist als das Urbane. Auch das Bedürfnis nach Eigenheimbesitz ist ausgesprochen gross<sup>71</sup>, wenn auch die Umsetzung wie eben geschildert oftmals in bescheidenem Rahmen bleibt. In den USA sind die Landpreise im weltweiten Vergleich sehr günstig, und es gibt riesige bebaubare Flächen, so dass man sich ein flächenintensives Siedeln selbst auf Stadtgebiet leisten kann. Häuser im eingeschossigen Bungalow-Stil haben deshalb seit den 1920er Jahren Konjunktur.<sup>72</sup>

Da die US-Suburbia ab Mitte des 20. Jahrhunderts fast ausschliesslich auf Automobilität aufbaut, sind entsprechende Infrastrukturen wie Shopping- und Freizeitzentren, Arbeitsplätze und Schulen auf diese Art von Verkehrsmittel eingestellt

---

<sup>68</sup> Vgl. Jackson 1985: 68 – 72.

<sup>69</sup> Vgl. Jackson 1985: 118 – 137.

<sup>70</sup> Vgl. Jackson 1985: 250 f., 261 – 263.

<sup>71</sup> Vgl. Jackson 1985: 171, 190, 216.

und anders gar nicht erst erreichbar. Viele Infrastrukturen und Arbeitsplätze sind inzwischen in die Suburbia nachgezogen und haben zu einer gewissen Entleerung der alten Kernstädte geführt.<sup>73</sup> In jüngster Zeit etablierten sich an Ausfallstrassen weit ausserhalb der Kernstädte sogenannte „Edge Cities“, d.h. hochmoderne Siedlungsgebilde mit den Funktionen einer Stadt (Arbeitsplätze, Handel, Märkte, Dienstleistungen).<sup>74</sup> Diese Stadtkomplexe entstehen weitgehend auf wirtschaftlich privater Basis und ziehen mit ihrer Art von Versorgungsstruktur eine kaufkräftige, höhere Mittelschicht an. Dabei rücken Arbeit und Wohnen interessanterweise wieder näher zu einander. Der Faktor Sicherheit spielt in den Edge City-Infrastrukturen, wie beispielsweise den „Indoor Malls“, eine wichtige Rolle, denn offensichtlich will man sich dort mit diversen Überwachungstechniken- und Vorkehrungen vor kriminellen Personen schützen.<sup>75</sup> Es fällt auch auf, dass es in solchen modernen Suburbs keinen öffentlichen sozialen Wohnungsbau gibt. Nur in den alten Städten konzentrieren sich diese Einrichtungen.<sup>76</sup>

Eine „Edge City“-Bildung gibt es in der Schweiz vergleichsweise erst in Ansätzen. Das Zürcher Glatttal oder die Agglomeration von Lausanne-West sind Beispiele.<sup>77</sup> In den letzten Jahren fällt auf, dass Arbeitsplätze zunehmend in Agglomerationen verlagert werden.<sup>78</sup> Eine gewisse „Veramerikanisierung“ ist auch beobachtbar in Form der Shopping-Zentren an Autobahnanschlüssen, Do-it-Yourself-Läden auf der grünen Wiese oder in Form der vielerorts boomenden Tankstellenläden. Auch grosse Möbelgeschäfte finden sich kaum mehr innerhalb der Städte. Trotz der teilweisen Ausdünnung und zunehmenden Einseitigkeit im Verkaufsangebot, sind Städte noch immer Magnete der Kultur und Bildung, zu denen man bei Bedarf hingeht. Als Wohngebiet werden sie dagegen gemieden.<sup>79</sup>

Seit 1950 haben sich in der Schweiz rund um die Kernstädte Agglomerationen gebildet, fünf davon sind eigentliche Metropolitan-Räume: Der Genferseebogen vom französischen Annemasse über Genf - Lausanne bis nach Montreux, der Grossraum

---

<sup>72</sup> Vgl. Jackson 1985: 185 f.

<sup>73</sup> Zu den sinkenden Einwohnerzahlen in US-Städten vgl. Jargowsky 2004: 123. Vgl. Tages-Anzeiger vom 20.9.2004 (Beispiel Detroit). Für die Schweiz vgl. Bundesamt für Statistik 1998: 7 (Bevölkerungsveränderung ausgewählter Städte und Agglomerationen 1980 – 1997).

<sup>74</sup> Zum Thema „Edge City“ vgl. Garreau 1991: 3 – 68.

<sup>75</sup> Zu den Sicherheitsbemühungen vgl. Garreau 1991: 48 – 52. Allerdings wird auf die dahinter liegende Problematik der sozialen Exklusion nicht eingegangen.

<sup>76</sup> Vgl. Jackson 1985: 219 – 230.

<sup>77</sup> Vgl. <http://www.facts.ch/dyn/magazin/wissen/358393.html>.

<sup>78</sup> Vgl. Bundesamt für Statistik 1998: 8.

<sup>79</sup> Vgl. <http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/deutsch/157.pdf>, S. 6.

Zürich, das Tessin rund um Lugano - Locarno und Bellinzona, die trinationale Region Basel und schliesslich Bern.

„72,5 Prozent der Menschen in der Schweiz leben in urbanen Räumen. Eine knappe Mehrheit wohnt noch in den Kernstädten. Doch das Verhältnis kippt: Zwischen 1990 und 2000 stagnierte die Einwohnerzahl in den Kernstädten. In den Agglomerationen ist sie um durchschnittlich 8,5 Prozent gestiegen.“<sup>80</sup>

Mit einem Blick auf die Art der Wohnbauten stellt man im Unterschied zu den USA fest, dass in der Schweiz in den Agglomerationen und bis in grössere Dörfer hinein Wohnblöcke und Mieterverhältnisse vorherrschen.<sup>81</sup> Dies vor allem aus Gründen der im internationalen Vergleich hohen Bodenpreise und der knappen Landreserven.<sup>82</sup> Für Investoren lohnt sich deshalb das Erstellen von Wohnblöcken in Dörfern. Das verdichtete Wohnen ist auch angesichts der vergleichsweise hohen Bevölkerungsdichte unumgänglich. Vielerorts geraten Dörfer in den Umkreis von Städten und verstädtern. Die Bevölkerung besteht dann mehrheitlich aus Zugewanderten und die Anonymität nimmt zu. Dass dies eine nicht ganz einfache Dynamik ist, an welcher die Alteingesessenen am meisten leiden, zeigt eine Untersuchung von Häfeli.<sup>83</sup>

Zwischen Stadt und Land besteht innerhalb der Schweiz ein Bodenpreisgefälle. Wohnungen sind deshalb in der Suburbia etwas günstiger zu mieten. Zudem ist der öffentliche Transport in der Schweiz - wie vorhin schon beschrieben - sehr weit ausgebaut, sodass die residentielle Segregation der verschiedenen Schichten im Vergleich mit den USA insgesamt gesehen schwächer ausfällt. Offenbar lässt sich einer Schichtdurchmischung – und auch einer gewissen Multikulturalität – hierzulande nicht vollständig ausweichen. Würde aber im öffentlichen Verkehr massiv gespart (z.B. mit der Stilllegung von gewissen Regionalzugstrecken), verstärken sich vermutlich die segregativen Tendenzen in den betroffenen Regionen. Es wäre mit einer grösseren Polarisierung zwischen Auto-Mobilen und Nicht-Auto-Mobilen zu rechnen.

### 3.3. Folgen der Automobilisierung

Die offensichtlichen Folgen der Automobilisierung sind die täglichen Staus, Unfälle, Luft- und Lärm-Immissionen, welche sowohl in den USA wie auch in der Schweiz

---

<sup>80</sup> <http://www.facts.ch/dyn/magazin/wissen/358393.html>.

Vgl. [http://www.statistik.admin.ch/stat\\_ch/ber02/ts/bfs\\_taschen\\_d\\_2004.pdf](http://www.statistik.admin.ch/stat_ch/ber02/ts/bfs_taschen_d_2004.pdf), S. 2.

Diagramme zum Wachstum der Agglomerationen, respektive zur Schrumpfung der Kerngemeinden

vgl. <http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/deutsch/25.pdf>, S. 10.

<sup>81</sup> In der Schweiz ist die Wohneigentumsquote mit 31 % (1990) eher klein, aber tendenziell steigend.

Vgl. <http://www.evd.admin.ch/imperia/md/content/briefings/d/2.pdf>, S. 1 und 3 (mit US-Vergleich). In der Schweiz sind ca. 2/3 der Haushalte Mieter. Neueste Zahlen aus der Volkszählung 2000 vgl.

Bundesamt für Statistik 11.9.2003.

<sup>82</sup> Dies ist ein in ganz Europa festzustellendes Phänomen, vgl. Jackson 1985: 43. Die Bodenpreise in der Schweiz liegen noch über dem europäischen Durchschnitt.

<sup>83</sup> Vgl. Häfeli 1996. Das Beispiel bezieht sich auf Münchenbuchsee bei Bern.



erstaunlich klaglos hingenommen werden. Die Kosten, welche der Verkehr verursacht, können längst nicht über die Benzinzölle abgegolten werden, so dass die öffentliche Hand zur Substanzerhaltung der Strasseninfrastruktur Geldbeiträge beisteuern muss.<sup>84</sup> Wenn Strassen ausgebaut werden, bringt dies in der Regel keine Entlastung, sondern zieht weiteren Verkehr an.<sup>85</sup> Dieser individuelle Verkehr ermöglicht dann ein weiteres Siedeln an den äusseren Rändern von Suburbia bis in ländliche Räume hinein.<sup>86</sup> Lay stellt lakonisch fest: „Wer ein Auto besitzt, wird es benutzen, wo und wann immer das möglich ist.“<sup>87</sup> So machen Autobenutzer eher Fahrten in ein peripheres Einkaufszentrum, anstatt in der Nähe einzukaufen.<sup>88</sup> Dieses Verhalten beeinflusst aber die Versorgungsstruktur insgesamt und fördert z.B. das Kleinladensterben in älteren Stadtquartieren oder in Dorfkernen. Vermehrt orientieren sich Einkaufsinfrastrukturen an der Automobilität, wie ein Drogist in den USA (Atlanta) schon 1926 bemerkte:

„The place where trade is, is where automobiles go... A central location is no longer a good one for my sort of business.“<sup>89</sup>

Mit Bestimmtheit lässt sich sagen, dass der Individualverkehr zu einer Ausdehnung der Siedlungsflächen beiträgt.<sup>90</sup> In den USA ist dieser Trend offensichtlich und hat zu einer Verdrängung des öffentlichen Verkehrs geführt. Mit Ringstrassen („beltways“), Umfahrungsstrassen und flächenintensiven Stadtautobahnen versuchte man, mit dem Verkehr in den Städten und ihrem Umland fertig zu werden.<sup>91</sup> Zu welchem Preis und mit welchem Erfolg lässt sich fragen. Die Menschen sind jedenfalls sehr viel und lange im Auto unterwegs. Der lokale Bezug mag bei solchen Reisezeiten weniger wichtig werden, denn ein Teil des Lebens spielt sich ja im Auto ab. Nicht von ungefähr gibt es in den US-Autos Halterungen für Becher oder Teller, und die Fast-Food-Produktion orientiert sich an der Automobilität genauso wie die Telefonindustrie.

Mit der Automobilität unmittelbar verbunden ist auch die Parkierungsfrage. In den USA scheint das Parken dank viel Platzvorräten und niedrigen Preisen zumindest in der Suburbia nicht ein derart grosses Problem zu sein.<sup>92</sup> In der Schweiz, wo man noch eher „in die Stadt“ zu Besorgungen fährt, gibt es aber Parkierungsengpässe. Dies ist mit ein Grund, wieso sich hier der öffentliche Transport trotz des einladend Privaten am Auto

---

<sup>84</sup> Vgl. <http://www.gbi.ch/input/1999/99-4/d3.htm>.

<sup>85</sup> Vgl. Lay 1994: 253.

<sup>86</sup> Vgl. <http://www.aren.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/deutsch/25.pdf>, 9.

<sup>87</sup> Lay 1994: 272.

<sup>88</sup> Vgl. <http://www.aren.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/deutsch/157.pdf>, S. 10 f.

<sup>89</sup> Jackson 1985: 174.

<sup>90</sup> Vgl. Lay 1994: 251. Zum steigenden Pendlerverkehr in der Schweiz vgl. Bundesamt für Statistik 1998:

9 f. Vgl. [http://www.aren.admin.ch/are/de/raum/politiquedesagglomerations\\_7/index.html](http://www.aren.admin.ch/are/de/raum/politiquedesagglomerations_7/index.html).

<sup>91</sup> Vgl. Lay 260 f.

gut halten kann. Genügend Abstellplätze für all die Autos sind in den innerstädtischen Räumen schlicht nicht vorhanden. So wird der Autoverkehr indirekt über das Parkierungsangebot respektive über seinen Preis oder Mangel gelenkt.

Wie schon (auf S. 7) erwähnt, kommt es zu einer Segregation zwischen Automobilisten und Nicht-Automobilisten, was auch Beispiele aus der schweizerischen Suburbia bestätigen. Mit dem Auto fährt man in der Regel unkomplizierter zu Wohnfachmärkten auf dem Land oder zum Skiurlaub in die Berge als mit dem öffentlichen Verkehr. Im höheren Alter kann das Autofahren aber zum Problem werden. Alte Menschen stehen dann vor der Frage, ob sie nicht besser wieder in die Stadt zurück ziehen, weil sie dort zu Fuss, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder per Taxi doch besser an jene Destinationen gelangen, die für sie wichtig werden (z.B. medizinische Versorgung).<sup>93</sup>

#### **4. Zusammenfassung und Schlussfolgerung**

Die vorgestellten Trends aus den USA und der Schweiz zeigen, dass die Suburbanisierung ein globaler Vorgang ist, der sich u.a. dank entsprechenden ökonomischen Ressourcen, Vorstellungen über Wohn- und Familienformen (Kleinfamilie, Eigenheim) und ausgebauter Verkehrsinfrastruktur entwickelt hat. In beiden Fällen liegen die Anfänge bei der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts und im damaligen Bau von Eisenbahnlinien, wobei in diesem Ländervergleich die USA zeitlich der Schweiz um mehrere Jahrzehnte voranging. Theoretisch gesehen basiert dieser Vorgang auf einer funktionalen Differenzierung der Gesellschaft. Durch das Aufkommen von Technik stellt sich die Frage des sozialen Wandels und der sozialen Integration neu: Wer kann sich wohin bewegen, und wer kann von was profitieren? Mayntz z.B. sieht die hohe Bedeutung des Transportes, ohne den die räumliche Mobilität – und damit auch gewisse Segregationsbewegungen – nicht möglich gewesen wären.<sup>94</sup>

Im Falle der USA wie auch der Schweiz zeigte sich zuerst als grober Trend die Landflucht in Form eines Soges in die Stadt hinein. Erst in einer zweiten Phase folgte wegen dem Bevölkerungsdruck, mangelndem Wohnraum und Vermeidungstendenzen von bestimmten Schichten die Flucht aus der Stadt, was schliesslich in eine immer

---

<sup>92</sup> So jedenfalls in den neuen Städten, vgl. Garreau 1992: 23. In den alten Down Towns der USA gibt es aber auch grosse Parkierungsknappheiten.

<sup>93</sup> Vgl. <http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/deutsch/157.pdf>, S. 7.

<sup>94</sup> Zum Thema technische Infrastruktursysteme und „Sozio-Technik“ vgl. Mayntz 1988: 233 – 236.

weiter fortgesetzte Suburbanisierung mündete. In den USA setzte eine erste grössere Suburbanisierung bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein, in der Schweiz dauerte es bis zu einer namhaften entsprechenden Welle bis mindestens Mitte des 20. Jahrhunderts.<sup>95</sup>

Ab Mitte des 20. Jahrhunderts löste das allgemeine Wohlstandswachstum in den westlichen Ländern einen erhöhten Anspruch nach mehr Wohnraum aus. In den USA konnte der Wunsch nach einem Eigenheim dank grösserer wirtschaftlicher Freiheit und billigem Boden eher realisiert werden als in der Schweiz, wo der knappe, relativ teure Boden und viele politische Reglementierungen hemmend wirken. Die Bevölkerung der Schweiz wohnt deshalb mehrheitlich (zu knapp zwei Dritteln) in Wohnungen und in Mietverhältnissen, wobei dies insbesondere für Städte und Agglomerationen zutrifft und weniger für die Berggebiete.<sup>96</sup>

Die Automobilisierung im Laufe des letzten Jahrhunderts trug viel zur Zersiedelung der Räume bei. In den USA stellte man sich in der Suburbia weitgehend auf dieses individuelle Transportmittel ein, während die Schweiz einen doppelten Weg ging: Die Förderung des privaten- *wie auch* die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dabei ist es nicht etwa so, dass die zweite Transportart die erstere ablösen würde, sondern beide Arten wirken treibend für das Pendlerverhalten. Dank dem gut ausgebauten öffentlichen Verkehr können Unterprivilegierte in die suburbanen Wohnräume nachziehen. Hier sehen wir einen Spezialfall der Glaeser-These (vgl. S. 12): Wenn jede Ortschaft im Mittelland mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar ist, siedeln auch überall Arme. Die Dekonzentration geht weiter, ebenso die kontinuierliche Verwischung von Stadt und Land. Die verschärfte Segregation zwischen Minderbemittelten und Wegzugswilligen findet eher in unattraktiven city-nahen Stadtrandgebieten mit zerfallender Bausubstanz und tiefen Mieten statt.

Wenn man auf die Segregationslinien in den USA blickt, darf man die starke rassistische Tradition und ihre Nachwirkungen nicht übersehen (Sklaverei, Bürgerkrieg im 19. Jahrhundert). Es gab und gibt offensichtliche Diskriminierungen und Exklusionen z.B. in der Vergabe von Eigenheimen, die zu einer sozialen Entmischung führen: Der Mittelstand zieht in die Suburbia, in eigentliche Sicherheitszonen wie die „Edge Cities“, die Unterprivilegierten aber verbleiben in den Städten. Wegen der Grossräumigkeit der USA war und ist es möglich, Suburbs mit einer sehr homogenen Bevölkerungsschicht zu errichten (z.B. die Levittowns vgl. S. 9).

---

<sup>95</sup> Vgl. <http://www.ivt.ethz.ch/vpl/publications/reports/ab134.pdf>, 9 - 24.

<sup>96</sup> Vgl. <http://www.evd.admin.ch/imperia/md/content/briefings/d/2.pdf>.

Eine solch scharfe Entmischung gibt es in der Schweiz nicht, wenngleich die Bemühungen gewisser Einkommenschichten, sich örtlich abzugrenzen, durchaus auch vorhanden sind (z.B. die eingezäunte „Hausermatte“ in Luzern). Die Kleinräumigkeit, die breite Streuung des Landbesitzes und die nicht segregativ, sondern vorwiegend technisch motivierten Bauvorschriften führen aber dazu, dass solche Bestrebungen durch die Errichtung von Wohnblocks mit gutem Ausbaustandard und erschwinglichen Mietzinsen in Agglomerationsgemeinden immer wieder durchkreuzt werden.

Abschliessend lässt sich feststellen, dass sich durch die räumliche Mobilität die segregativen Tendenzen in den urbanen wie auch suburbanen Räumen in der Mitte des 20. Jahrhunderts zunächst verstärkt haben, wenn auch im hier nur anskizzierten Ländervergleich in ungleich hohem Ausmass. Zumindest in der Schweiz begrenzen die Kleinräumigkeit, die heute hohe Auto-Mobilität breiter Bevölkerungskreise und die im internationalen Vergleich vorzügliche Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr die faktisch erreichbare Entflechtung der Bevölkerung beträchtlich.

## Literaturverzeichnis

---

### *Print-Medien*

**Arbeit & Verkehr.** Zeitschrift des Schweizerischen Eisenbahn-Personalverbandes SEV. Nr. 30/31. Bern 20.7.2004.

**Arx, Heinz von (Hrsg.):** Bahnsaga Schweiz. 150 Jahre Schweizer Bahnen. Zürich 1996.

**Balthasar, Andreas:** Zug um Zug. Eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht. Basel 1993.

**Bundesamt für Statistik (Hrsg.):** Umweltstatistik Schweiz. Städte und Agglomerationen. Heft Nr. 9. Neuchâtel 1998.

**Bundesamt für Statistik (Hrsg.):** Bau- und Wohnungswesen. Pressemitteilung Nr. 035-0309.00. Neuchâtel 11.9.2003.

**Burkart, Günter:** Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilismus. In: Soziale Welt. Zeitschrift für sozialwissenschaftliche Forschung und Praxis. Nr. 45. Göttingen 1994, 216 – 241.

**Eisinger, Angelus:** Synthese. In: Ders.; Schneider, Michel (Hrsg.): Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz. Basel 2003, 383 – 399.

**Duden.** Das Fremdwörterbuch. Band 5. Mannheim 1982.

**Garreau, Joel:** Edge City. Life on the New Frontier. New York 1992.

**Häfeli, Ueli:** Ein Dorf wird Vorstadt. Suburbanisierung am Beispiel der bernischen Agglomerationsgemeinde Münchenbuchsee. Zürich 1996.

**Häussermann**, Hartmut et al.: Einleitung. Stadt am Rand: Armut und Ausgrenzung. In: Ders. (Hrsg.): An den Rändern der Städte. Frankfurt 2004.

**Hüttenmoser**, Marco; Degen-Zimmermann, Dorothee: Lebensräume für Kinder. Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. Bericht 70 des NFP „Stadt und Verkehr“. Zürich 1995.

**Jackson**, Kenneth T.: Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States. New York 1985.

**Jargowsky**, Paul A.: Die metropolitanen Gebiete der USA: Strukturwandel und Stadtpolitik. In: Häussermann, Hartmut et al. (Hrsg.): An den Rändern der Städte. Armut und Ausgrenzung. Frankfurt 2004.

**Lay**, Maxwell G.: Die Geschichte der Strasse. Vom Trampelpfad zur Autobahn. Frankfurt 1994.

**Mayntz**, Renate: Zur Entwicklung technischer Infrastruktursysteme. In: Dies. et al. (Hrsg.): Differenzierung und Verselbständigung. Zur Entwicklung gesellschaftlicher Teilsysteme. Frankfurt 1988, 233 – 259.

**Merki**, Christoph Maria: Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte. Ein Gang durch die aktuelle Forschung. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte. Vol. 45. Basel 1995, 444 – 457.

**Meyrat-Schlee**, Ellen: Mobil sind die anderen. Wohnqualität, Quartierleben und Sesshaftigkeit. ORL-Bericht 87. Zürich 1993.

**Neue Luzerner Zeitung** (NLZ). Luzern 24.8.04.

**Schäfers**, Bernhard: Historische Entwicklung der Sozialstruktur in Städten. In: Harth, Annette et al. (Hrsg.): Stadt und soziale Ungleichheit. Opladen 2000, 64 – 75.

**Steinmetz**, Remo; Keller, Peter: Verkehr und Erreichbarkeit. In: Eisinger, Angelus; Schneider, Michel (Hrsg.): Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz. Basel 2003, 85 – 99.

**Tages-Anzeiger** (TA). Zürich 20.9.2004.

**Weber**, Max: Soziologische Grundbegriffe. In: Ders.: Gesammelte Aufsätze zur Wissenschaftslehre. Vierte, erneut durchgesehene Auflage. Herausgegeben von Johannes Winkelmann. Tübingen 1973.

---

### ***Internet-Seiten***

<http://post.economics.harvard.edu/hier/2000papers/2000list.html>, zuletzt eingesehen 31.7.04.

Glaeser, Edward L. et al.: Why do the poor live in cities? Discussion Paper Number 1891. Havard University Cambridge, Massachusetts 2000.

[http://sotomo.geo.unizh.ch/lehre/pdr/mat/v07\\_resid\\_seg2.ppt](http://sotomo.geo.unizh.ch/lehre/pdr/mat/v07_resid_seg2.ppt), zuletzt eingesehen 31.7.04.

Bischof, Sandro et al.: Residentielle Segregation II. Prinzipien der Regionalisierung in Gesellschaft, Wirtschaft und Staat. Universität Zürich.

<http://www.ivt.ethz.ch/vpl/publications/reports/ab134.pdf>, zuletzt eingesehen 31.7.04.

Tschopp, M. et al.: Demographie und Raum in der Schweiz. Ein historischer Abriss. Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 134. IVT, ETH. Zürich 2002.

<http://www.gbi.ch/input/1999/99-4/d3.htm>, zuletzt eingesehen 31.7.04.

Koll-Schretzenmayr, Martina: Neue Herausforderungen für die Stadtentwicklung. ORL Zürich.

<http://www.facts.ch/dyn/magazin/wissen/358393.html>, zuletzt eingesehen 31.7.04.

Stadler, Lisa: Land der Städte. In: FACTS. Das Schweizer Nachrichtenmagazin. Rubrik Wissen. Zürich.

<http://www.aren.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/deutsch/157.pdf>, zuletzt eingesehen 31.7.04.

Forum Raumentwicklung. Informationsheft. Bundesamt für Raumentwicklung ARE. „Die Agglomeration muss die Stadt zum Vorbild nehmen“. Bern 2/2003.

<http://www.aren.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/deutsch/25.pdf>, zuletzt eingesehen 31.7.04.

Raumplanung Informationshefte. Bundesamt für Raumentwicklung ARE. „Dossiers“. Bern 4/2000.

<http://www.evd.admin.ch/imperia/md/content/briefings/d/2.pdf>, zuletzt eingesehen 31.8.04.

„briefing“. Publikation des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements. Nummer 3. Bundesamt für Wohnungswesen. März 2001.

[http://www.statistik.admin.ch/stat\\_ch/ber02/ts/bfs\\_taschen\\_d\\_2004.pdf](http://www.statistik.admin.ch/stat_ch/ber02/ts/bfs_taschen_d_2004.pdf), zuletzt eingesehen 31.8.04.

„Umweltstatistik Schweiz in der Tasche“ 2004. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft BUWAL, Bern. Bundesamt für Statistik BFS, Neuchâtel.

<http://www.dhs.ch/externe/protect/textes/d/D7880.html>, zuletzt eingesehen 31.8.04.

Historisches Lexikon der Schweiz.

[http://www.aren.admin.ch/are/de/raum/politiquedesagglomerations\\_7/index.html](http://www.aren.admin.ch/are/de/raum/politiquedesagglomerations_7/index.html), zuletzt eingesehen 21.9.04. Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Monitoring urbaner Raum Schweiz. Bern 2004.



## Anhang

<http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/deutsch/25.pdf>, S. 13: