

# Der großstädtische Einzelhandel europäischer Industrieländer und der USA

(Bemerkungen über Einflußgrößen jüngerer räumlich-betrieblicher Veränderungen aus geographischer Sicht)

Christoph LEUSMANN, Bonn — Holzar

Mit 3 Textabbildungen

Einleitung . . . . .	39
I. Bevölkerung . . . . .	40
II. Verkehr . . . . .	43
III. Miet- und Bodenstruktur . . . . .	44
IV. Wirtschaft . . . . .	45
V. Schlußbetrachtung: City und Nebenzentren . . . . .	48
Zusammenfassung . . . . .	50
Summary . . . . .	51
Résumé . . . . .	51

Die allgemein-geographische gegenseitige Verflechtung von Wirtschaft, Großstadt und Gesellschaft in ihrer großräumigen regionalen Bezogenheit und Differenzierung anhand des Einzelhandels andeutend darzustellen, erscheint sowohl thematisch wie methodisch gleichermaßen reizvoll wie unterfangen; dies nicht nur in Anbetracht der Vielzahl mehrstufiger Kausalitätsbezüge, der Fülle der bei einer ‚wissenschaftlichen Ortsbestimmung‘ zu berücksichtigenden Einflußgrößen (SOLDNER, 1968), des diesbezüglich weit differierenden Forschungsstandes in den USA und Europa oder der Tatsache, daß insbesondere die dynamische und zeitliche Komponente, die Frage nach tatsächlichen Auswirkungen wirtschaftlicher und stadtökologischer Verschiebungen sowie die Problematik der konkreten Ursachen beispielsweise standörtlicher Veränderungen bislang überhaupt wenig verfolgte Themenstellung gewesen sind.

Vielmehr stößt man eher auf eine zur Zeit allgemein wachsende Unsicherheit gegenüber der gegenwärtigen und erwarteten Entwicklung einer sich ständig verstärkenden städtischen Dynamik und erfährt weithin das Unvermögen, ohne einen allgemein anerkannten, auch und gerade das Problem der Urbanität befriedigend artikulierenden Stadtbegriff wirksam der Verselbständigung zentrifugaler und zentripetaler Tendenzen und damit den allbefürchteten vielfältigen und tiefgreifenden Auflösungserscheinungen großstädtischen Siedlungswesens entgegenzuwirken. So bleibt — zumindest in diesem Rahmen — eine den Besonderheiten geographischer Fragestellungen einigermaßen entsprechende, fachlich integrierte gesamtheitliche Darstellung der

vielschichtigen Komponenten einer poliökonomischen Dynamik auf eine mehr isolierende Beschreibung allgemeiner Bestimmungsfaktoren restringiert; hingewiesenermaßen vermögen die (methodisch vielleicht wenig geschickt) hier formal eher getrennten Grundeinflußgrößen erst in ihrem Gesamt und bei gleichzeitiger Beachtung konkret-spezifischer kultureller, politischer und gesellschaftlicher Nebenbedingungen voll ihre Bedeutung für die Stadt und ihre geographische-absatzwirtschaftliche Relevanz zu offenbaren.

### *I. Bevölkerung*

Im Rahmen der Bestimmung und Charakterisierung der Einflußfaktoren sei als allgemeine Grundeinflußgröße der *Lebensstandard* vorangestellt, der sich im Zusammenhang mit der sozialen-marktwirtschaftlichen Ordnung, dem technischen Fortschritt und der allgemeinen Produktivitätssteigerung als eine greifbare Größe sozial-ökonomischer Grundmerkmale erweist (SOLDNER, 1968). Seine Entwicklung dokumentiert sich in Primärindikatoren wie BSP, privater Verbrauch oder Einzelhandelsumsatz und läßt sich detaillierter verfolgen im Zusammenspiel einzelner Sekundärindikatoren wie Steigerung des Nettoeinkommens, veränderte Ausgabenstruktur, veränderte Einkaufshäufigkeit und -loyalität (SCHAPKER, 1966), steigende Lebenshaltungskosten, mehr Freizeit u. a. oder wie PKW-, Kühl- und Tiefkühlgerätebesitz, Radio, Fernsehen, Eigenheim etc.

Doch der Lebensstandard vermag, wie angedeutet, seinen vollen Einfluß erst im Rahmen des Gesamtkomplexes aufzuzeigen, ebenso wie die mehr tabellarisch-statistische Grundgröße einer zahlenmäßigen *Dynamik der Bevölkerung*, zumal hierbei Werte über die allgemeine Bevölkerungsentwicklung der europ. Staaten (resp. der USA) ebenso wie Aussagen über das Wachstum nach Gemeindegrößenklassen nur die Bedeutung von gewissermaßen vergleichenden Orientierungsdaten besitzen, die auf eine Dynamik erst hinweisen, die sich in besonderem Maße gerade in den Großstädten bemerkbar macht; nur bei weiterer Differenzierung schließlich des auf die Großstadtgemeinden entfallenden Bevölkerungsanteils und Verwendung des Regionsbegriffs kann so der Stellenwert der bekannten jüngeren Veränderungen im Beziehungsgefüge der zu untersuchenden Einflußkräfte deutlich werden (HOFMEISTER, 1971; WEINTRAUB, 1970).

Als Ursache dieses vielbeschriebenen, auch von staatlicher Seite durch randstädtischen Wohnungsbau geförderten Trends brauchen hier nur die allgemeinen Wanderungsgewinne, überdurchschnittliche Geburtenraten, veränderte Wohn- und Freizeitwertvorstellungen, wirtschaftliche Motive sowie die Bedeutung der Folgewirkungen des 2. Weltkrieges für die Bevölkerungs- und Stadtgeographie in weiten Teilen Europas angeführt zu werden, soll aber auch auf diese letztbezügliche grundsätzliche Unterschiedenheit der durch einen kontinuierlichen Zug zur Vorortbildung und gleichzeitigen entsprechenden Einfluß auf die Einzelhandelsstruktur gekennzeichneten US-amerikanischen Verhältnisse verwiesen werden; zusätzlich werden dort gleichermaßen gesellschaftspolitische Fragen über das Rassenproblem als treibende Kraft der Randwanderung in einem in Europa kaum bekannten Ausmaß wirksam (BERRY, 1967; ROSE, 1970) <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Für die betroffenen Einzelhandelsgeschäfte bedeutet natürlich der bei stärkerer Viertelsbildung und räumlicher Konzentration vornehmlich auf die Kernrandgebiete be-

In enger Beziehung zur allgemeinen Hebung des Lebensstandards einerseits und — im Zuge der Neu- und Umverteilung der Bevölkerung — der Entwicklung der Großstadt zur Stadtregion andererseits, steht insbesondere in den USA das *Eigenheim*. Zwar sind die wohl echten Ursachen dieser extensiven Wohnweise, die neben ihrer Bestimmtheit durch gestiegene Einkommen, staatliche finanzielle Hilfeleistungen, Betonung stadtrandlicher Freizeitwerte u. a. wohl auch von einer mehr sozialpsychologischen Motivreihe gekennzeichnet erscheinen, in den USA und Europa gleichermaßen wirksam, doch bestehen hinsichtlich des Realisierungsgrades bislang erhebliche Differenzen, verursacht

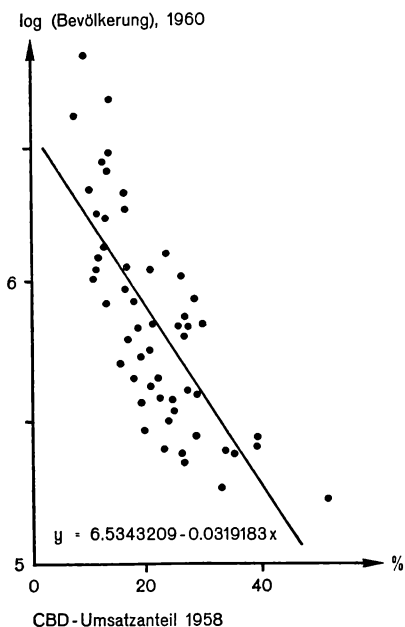


Abbildung 1

Zu Abbildung 1: Beziehung zwischen Stadtgröße und CBD-Umsatzanteil 1958

Zu Abbildung 2: Beziehung zwischen Stadtgröße und CBD-Umsatzanteil 1954  
(Berechnet nach Angaben aus McMillan, 1962 unter Benutzung der IBM 370 der Universität Bonn; herangezogen wurden Angaben über 55 nordamerikanische Großstädte)

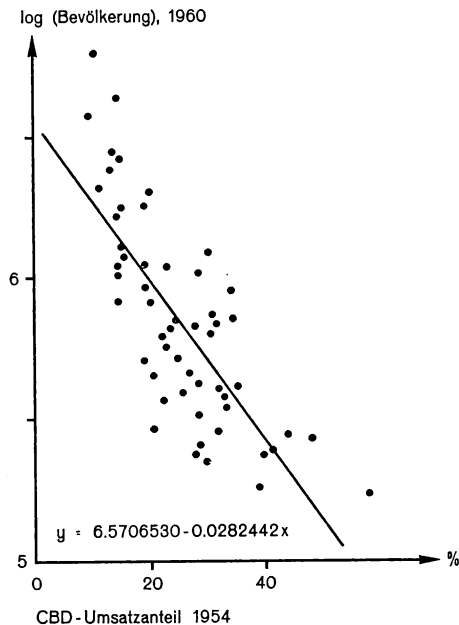


Abbildung 2

u. a. durch (bezogen z. B. auf die BRD) strengere Bauvorschriften, größeres Traditionsbewußtsein, geringere allgemeine Mobilität, Fehlen eines auf Fertighäuser spezialisierten Wirtschaftszweiges, weitgehende Ablehnung dieser leichten (Holz-) Bauweise durch die Bevölkerung, etc. (TOMAS/GRIES/WOLFF, 1964).

Daneben verstärkt sich jedoch in den Vereinigten Staaten gleichzeitig im Zuge der Umkehr der Randwanderung und der sich zumindest teilweise abzeichnenden städtebaulichen Kompaktifizierung Wunsch und Forderung nach „Wohnformen hoher Verdichtung“ (SOLDNER, 1968), insbesondere in neu einzurichtenden Stadtteilen und Cityrandlagen (HOFMEISTER, 1971).

zogene steigende Anteil der Neger und Farbigen eine wesentliche Verschlechterung ihrer Marktgebiete aufgrund geringerer Einkommen, größerer Familien, höherer Arbeitslosigkeit, Prestigeverlust u. a..

Mehr aber als reine Bevölkerungszahlen sagt die soziale Stadtstruktur, d. h. die soziale Stellung und Schichtung einzelner Stadtteile, Geschäftseinzugsbereiche und Bevölkerungskreise über die allgemeine, resp. räumliche Geschäftsstruktur und beispielsweise über die nach Betriebsformen gegliederten Einkaufsquellen aus (WOLF, 1966)<sup>2</sup>. Der gesamtheitliche Einfluß unterschiedlichster Sozialstrukturen auf die großstädtische Distributionswirtschaft offenbart sich u. a. in Differenzen bezüglich Anzahl, Größe und Umsatz der Geschäfte, Sortimentsstruktur sowie Anzahl der zentralen Funktionen in den jeweiligen Bereichen — eine Tatsache, die sich am ausgeprägtesten in den nordamerikanischen Großstädten zeigt. Regressions- und Korrelationsanalytische Methoden sind in diesem Zusammenhang in der US-amerikanischen geographischen Forschung wertvolle Hilfsmittel, die anhand von Strukturgleichungen und variierendem Bestimmtheitsmaß z. B. diesbezügliche Unter-

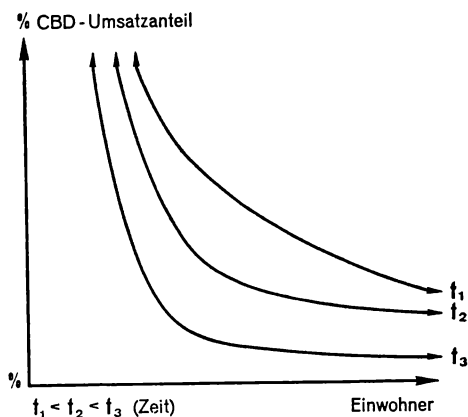


Abbildung 3

Schematische Darstellung der Beziehung von CBD-Umsatzanteil in % und Stadtgröße zueinander. Nationale Eigenheiten schlagen sich in Verschiebungen parallel zur Abszisse nieder; die europäischen Bedingungen dürften eine Verschiebung nach rechts, die US-amerikanischen Verhältnisse nach links bewirken

schiede für geplante und ungeplante Zentren, für Straßen- und gestreut liegende Geschäfte je in Gebieten höheren und niederen Ansehens aufzuzeigen und je verschiedenstufig ausgebildete Hierarchien festzustellen vermochten (BERRY, 1963; SIMMONS, 1964). Ebenfalls gelingt es so, gleichermaßen die gegenseitige Verschiebung sozialer Grenzen in ihrer Beziehung zur absatzwirtschaftlichen Struktur dynamik zu analysieren, wie den direkten Einfluß bevölkerungsstatistischer Elemente in mannigfacher Weise darzulegen, wobei insbesondere der sinkende CBD-Umsatzanteil am Gesamteinzelhandelsumsatz wiederholt im Mittelpunkt gestanden ist<sup>3</sup> (CASPARIS, 1967; McMILLAN, 1962). Vergleiche die Abbildungen 1, 2 und 3.

Ähnlich sind die Variablen Bevölkerungszahl und Einkommen in bezug auf Anzahl und Größe der Geschäfte zu betrachten (BERRY, 1963; FORBES, 1968), ebenso wie andere Charakteristika — Alter,

<sup>2</sup> Aus naheliegenden Gründen wird ja z. B. der Großhandel von den niedrigen Einkommensklassen am wenigstens, von den höheren Einkommens- und Sozialschichten dagegen wesentlich stärker zu Einkäufen benutzt; gleichermaßen bestehen bezüglich Versandhausunternehmen, Supermarkt und Warenhaus einkommens- und sozialspezifische Präferenzen (EULER, 1966).

<sup>3</sup> Trotzdem sollte eigentlich ein im Wesen des CBD's begründeter unterproportionaler Anteil am räumlichen und funktionalen Wachstum der Stadt kaum überraschen.

Beruf, Bevölkerungswachstum, Bevölkerungsdezentralisation usw. (CASPARIS, 1967) — gegebenenfalls eine erhebliche Rolle spielen und als erklärende Variable herangezogen werden können <sup>4</sup>.

## II. Verkehr

Neben demographischen und bevölkerungsgeographischen Aspekten findet in dem gesellschaftlich-wirtschaftlichen Wandlungsprozeß unserer Großstädte vorzüglich die Entwicklung des Individualverkehrs Beachtung, der vielfach als die eigentliche, sichtbare Ursache des heute allenthalben zu beklagenden, nur mehr oft mangelhaft funktionierenden Stadtgeschehens sowie konkret der Standortunsicherheit in der Absatzwirtschaft angesehen wird; dies wohl zu Unrecht, wenn man auch diesen Komplex nicht isoliert, sondern immer nur im Beziehungsgefüge von „großstädtischem Wachstum, Siedlungsstruktur sowie Wirtschafts- und Sozialgefüge“ (SOLDNER, 1968) und damit auch als Folgewirkung veränderter Stadtökologie betrachtet.

Auch in diesem Zusammenhang sind wie bei der Bevölkerungsverteilung und dem Eigenheim auffällige Parallelen zwischen Europa und den USA festzuhalten und verlaufen die Trendbewegungen sicherlich gleichsinnig; und doch scheinen andersartige Mentalität, andersartige Gebäudestruktur und Baugesetzgebung, weithin unterschiedlich ausgeprägte Geschichtlichkeit und nicht zuletzt die Möglichkeit des Einbezugs nordamerikanischer Erfahrungen in den europäischen Planungsprozeß jene dortige folgenschwere Entwicklung des Verkehrswesens in europäischen Großstädten letztlich zu verhindern <sup>5</sup> (BACHMANN, 1959; HERMAN, 1971; HOFMEISTER, 1971; RÜNGELER, 1963).

Natürlich ist auch in Europa trotz der zweifellos bewirkten standortlichen Emanzipation des Verbrauchers steigende Motorisierung keineswegs gleichbedeutend mit erhöhter Mobilität und Zugänglichkeit in jeder Beziehung, zumal das Auto selbst zwar noch zur Gestaltung der großstädtischen Außenbereiche beigetragen hat, Anlage und Ausbau der heute so bedrohten Kerngebiete jedoch unter völlig anderen städtebaulichen wie technologisch-gesellschaftlichen Bedingungen stattfand; und die auf die entschiedene Veränderung der Standortbedingung: Zugänglichkeit, zurückgehende verstärkte Diskrepanz von Standortbedingung und Standortbedürfnis verursacht so eine allgemeine Lockerung der Standortbindung mit verstärkter Nebenzentrums- und Filialbildung bzw. eine gänzliche Auslagerung von Betrieben aus den Kernbereichen <sup>6</sup>.

Und dennoch — in speziell der BRD zumindest ist in weitgehendem

<sup>4</sup> So erweist sich z. B. in bezug auf die Güterstruktur (grob geschieden nach amerikanischem Muster in shopping- und convenience goods (BUCKLING, 1962), bei Betrachtung der absoluten CBD-Umsatzveränderungen allein die Stadtgröße als signifikant, gering positiv korrelierend mit einer Dezentralisation der shopping goods, gering negativ mit einer solchen der convenience goods. Bezüglich prozentualer Umsatzveränderungen bleibt in negativer Korrelation (als Folge des Trends zur Spezialisierung und eines gewissen unökonomischen Geschäftsüberbesatzes in kleineren Großstädten) der Einfluß der Stadtgröße am ausgeprägtesten auf eine Dezentralisation der convenience goods, während der positive Einfluß von Bevölkerungswachstum und -dezentralisation vergleichsweise gering erscheint. Im Gegensatz hierzu sind bei der Umschichtung der shopping goods zentrale Suburbanisation und Wachstum der Bevölkerung von Bedeutung (eine eher „zentrale“ Dezentralisation). (TAEUBER, 1964).

<sup>5</sup> Von der unterschiedlichen Struktur des die kerngebietlichen Strömungen verursachenden Verkehrs soll hier sogar abgesehen werden (Haus der Technik, 1966; HOFMEISTER, 1971).

<sup>6</sup> Vgl. Polis und Regio, 1967, Beitrag: STÖBER, G.  
Natürlich wird in Westeuropa „die Bedeutung des Agglomerationsfaktors keineswegs aufgehoben, seine Effizienz aber graduell gemindert“ (S. 346).

Gegensatz zu den USA über das „Auswahl“-Bedürfnis der Bevölkerung, die allgemeine, auch kulturell-geschichtliche Attraktivität des innersten Geschäftsbereichs sowie andere den effektiven Aufwand vermindernde Präferenzen eine sozialpsychologische Seite des Verkehrsproblems so wesentlich auf den Citybereich bezogen, daß auch in Zukunft kaum mit einer größeren Abnahme des individuellen Cityverkehrs zu rechnen ist (INGESTA, 1970; POLIS und REGIO, 1967; SOLDNER, 1968; SPIEGEL, 1970).

Die zumindest letztzeitig angestrebten Bemühungen, den vielfältigen und komplexen Verkehrsproblemen zu begegnen, sind jedoch, was bauliche Maßnahmen an bestehenden Netzen, was vermehrte Parkmöglichkeiten oder Fußgängerbereiche, was road-pricing, steuerliche Maßnahmen oder allgemein getrennte Verkehrsarten betrifft, auf längere Sicht sicherlich unzureichend, besitzen wohl nur bedingt strukturverändernde und entwicklungssteuernde Bedeutung für das wirtschaftliche und gesellschaftliche Standortgefüge der Großstadtmitte.

Erfolgsversprechender, wenn auch derzeit noch nicht so eindrucksvoll, sind Bestrebungen, dem öffentlichen Verkehr zu einer weitreichenden Renaissance zu verhelfen, umso mehr, als die letzten technischen Bemühungen erahnen lassen, daß mit Omnibus, Straßen-, Untergrund- und Eisenbahn das zukünftige Potential an Massenverkehrsmitteln keineswegs erschöpft sein dürfte; im Zuge einer verstärkten Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel spielen aber wohl weniger z. B. finanzielle Fragen eine Rolle, als vielmehr erhöhte Bequemlichkeit sowie ein zeitlich wie räumlich dichteres Netz<sup>7</sup>.

Der in der Literatur meist alternativ gestellten Frage, ob sich die Stadt dem Verkehr oder dieser der Stadt anzupassen habe (DIETRICH, 1968; POLIS und REGIO, 1967), kann hier nur entgegeng gehalten werden, daß es einerseits wie schon angedeutet, langfristig eine „autogerechte“ Stadt nicht geben kann, es aber andererseits ebenso nicht angeht, eine sich entwickelnde Gesellschaft bewußt in überkommenen Teilstrukturen festzuhalten; die gegenseitige Abstimmung von Verkehr und Stadt kann, zumal rein verkehrstechnische und -politische Ansätze hier nicht weiterhelfen (MITTELBACH, 1966), nur in einer Synthese beider Ansichten bestehen, nur im städtebaulichen Fragen einschließenden Rahmen der Bemühungen um optimale städtische Lebensform geregelt werden. Im Augenblick allerdings beschleunigt das Ausmaß des Individualverkehrs in den Kernstadtbereichen vieler europäischer Großstädte zwar die zunehmende Spezialisierung des Cityeinzelhandels bei gleichzeitiger Stärkung der Außenzentren — es vermag anders als in den USA aber „die Stellung eines im Erlebnisverbund exklusiven Einkaufszentrums City“ (SOLDNER, 1968, S. 163) noch nicht ernsthaft zu gefährden (SPIEGEL, 1970).

### III. Miet- und Bodenstruktur

Gleichermaßen weithin bedeutsam sind in dem gegebenen Zusammenhang Beziehungen zu baulichen, rechtlichen bzw. öffentlichkeitsorientierten Problemkreisen; Öffnungszeiten, Preisbindung, staatliches Planungswesen und

<sup>7</sup> Allerdings wird sich natürlich gebrochener Verkehr in naher Zukunft nicht vermeiden lassen; das park-and-ride-System, im Berufsverkehr der USA und einiger europ. Großstädte schon erfolgreich angewendet, könnte nach einigen Verbesserungen wirksam durchaus auch auf den Einkaufsverkehr ausgedehnt werden.

Baugesetzgebung spielen wesentliche Rollen, sollen aber in dem geographisch orientierten Kontext nicht weiter verfolgt werden. Ebenso von Belang ist z. B. die Bodenwertstruktur und ihre räumliche Verteilung in ihrem zwar nicht gleichsinnigen, im ganzen aber stetigen Absinken von den Geschäftszentren zur Peripherie, sowie eben auch der rückkoppelnde Einfluß weiterhin steigender Miet- und Bodenpreise — vielbesprochene Tatsachen stadtgeographischer Überlegungen. Es kommt derzeit weithin darauf an, einen Ausgleich zwischen wirtschaftlichem, staatlichem und auch planerischem Einfluß auf die Bodenstruktur herzustellen, zumal, wie bekannt, nicht-ökonomische Faktoren mit aber hohem urbanen Wert durch freies Marktspiel in zunehmendem Maße aus den Kernbereichen verdrängt werden. Jedenfalls setzt sich immer stärker in Anbetracht der immensen Steigerungsraten der Mietkostenbelastungen sowie der augenscheinlichen Benachteiligung bestimmter Betriebsgruppen im Bodenwettbewerb der zentralsten Lagen im Einzelhandel — und nicht nur hier — die Erkenntnis durch, daß, trotz der klassischen Forderung, dort sei aufgrund der Konsumorientierung des Einzelhandels der beste Standort, wo sich „Bevölkerung, Verkehr und zentrale Funktionen am stärksten verdichten“ (INGESTA, 1970, S. 4), sich wegen niedriger Boden- und Mietpreise in Verbindung mit größeren Einzugsbereichen, günstigerer Erreichbarkeit und charakteristischen Absatzformen auch an bis dato wenig beachteten Standorten bedeutende Kalkulationsvorteile ergeben können.

In diesem Zusammenhang ergeben sich auch in Europa dann insofern gewisse Tendenzen zu geplanten außerkerngebietlichen Zentren, als die für alle Geschäfte weithin gleichbleibende Erreichbarkeit ein Hochtreiben der Bodenwerte unterbindet und damit die Entwicklung größerer Mietkostendifferenzen verhindert; gleichzeitig werden Besitz- und Organisationsformen vereinheitlicht, Funktionen jeweils höherer oder niedriger Ordnung ausgeschaltet, insgesamt eine relativ gleichförmige Angebotsstruktur hervorgerufen und verhältnismäßig großflächige Betriebe begünstigt<sup>8</sup>.

#### IV. Wirtschaft

In dem Maße, in dem sich der Einzelhandel nun mehr und mehr von seiner ausschließlichen Verteilerrolle emanzipierte, gewann mit einer in den USA und Europa zwar phasenverschobenen doch tendenziell gleichförmigen Entwicklungslinie die diesbezügliche betriebsstrukturelle Dynamik gegenüber der auf der Nachfrageseite ebenfalls immer stärker an Bedeutung (Städtebauinstitut Nürnberg, 1967; DISCU, 1966). Nur beispielhaft seien, ohne jeweils konkret auf Problemweite und gegenseitige Verwobenheit sowie Verflecht-

<sup>8</sup> Auch was die Entstehung der Shopping-Center (s. u.) in den USA und im größeren Rahmen auch die heutige allgemeine Vorortstruktur der dortigen Großstadtbereiche angeht, darf hier nicht übersehen werden, daß aufgrund der von der amerikanischen Planung mindestens bis zum Ende des 2. Weltkrieges betriebenen völligen funktionalen Trennung von Wohnen und Arbeiten (Stichwort: Charta von Athen) Gewerbebetriebe in Wohngebieten gar nicht, Ladenlokale nur „am Rande der Verbindungsstraßen zwischen Siedlungen und Städten“ zugelassen waren (Mittellungen der IHK zu Köln, 1966 THOMAS/GRIES/WOLFF, 1964; HÜBSCHMANN, 1967; POTTHOFF, 1964); andererseits aber wurde zusätzlich der Errichtung konzentrierter Absatzformen außerhalb der Siedlungen nur wenig Widerstand entgegengesetzt, während in der BRD z. B. Shopping Center und Verbrauchermärkte (s. u.) nicht nur beispielsweise gegen die Ausweisung von Ballungsrandzonen als projektierte Stadtlandschaften durch die Landes- und Regionalplanung anzukämpfen haben; vielmehr scheitern die meisten derartigen Pläne ebenfalls in Außenwie, aufgrund der Bauleitpläne in Kern- und sonstigen Bereichen — teils aus Raum-mangel teils, weil seit 1960 die jeweilige Ausweisung als Sondergebiet erforderlich ist, falls es sich um ein Unternehmen übergemeindlicher Bedeutung handelt.

tungen mit nicht-betrieblichen Variablen hinzuweisen, genannt: Die Selbstbedienung hat sich heute auch in Europa und auch außerhalb des Lebensmittelhandels vollständig durchgesetzt — weniger infolge Preisvorteile als eher über die als positiv bewertete Marketingleistung: Servicereduktion und damit über die von individueller Auswahlmöglichkeit begleitete subjektive Zeitersparnis (KNÜBEL, 1970; SOLDNER, 1968); bei steigenden Investitionskosten und verschärfter Geschäftspolitik gewinnen Konzentrations- und Kooperationsformen nicht mehr im Hinblick auf eine reine Optimierung der Beschaffungsseite, sondern eher in bezug auf eine mehr allgemeine Stärkung der Mitglieder für den so in Bewegung geratenen Absatzmarkt an Bedeutung; weiter ist ein allgemeines Wachstum der Betriebsgrößen festzustellen, gleichermaßen bezogen auf abnehmenden Personalbesatz, kontinuierlich steigende Umsätze/Betrieb, erhöhte Flächenproduktivität oder damit verbundene räumliche Verlagerungstendenzen, wie auch gerade auf die in diesem Zusammenhang so prekäre Lage der Lebensmittelbranche; zusätzlich spielen verstärkt der Einsatz technologischer Hilfsmittel, Veränderungen im Sortiments- und Leistungsbereich sowie die Entwicklung neuer Betriebs- und Absatzformen eine immer bedeutsamere Rolle. Letzteres soll hier durch einige Hinweise auf die Shopping Center und Verbrauchermärkte ergänzt werden, die letzthin vielfach in ihrer Raumwirksamkeit und absatzwirtschaftlichen wie gesellschaftspolitischen Bedeutung für die gesamte Stadtregionenentwicklung hervorgetreten sind.

Im Rahmen der dynamisierten betrieblichen Bestimmungstendenzen entwickelten sich bezogen auf veränderte stadtökologische Verhältnisse vielfach besonders große kommerzielle Einheiten, für die so die Innenstadt nicht mehr den angemessenen Rahmen abgab und die charakteristische standortspezifische Gemeinsamkeiten (handelte es sich um Möbelzentren, Freizeit- oder Bastelzentren u. a. oder um echte Verbrauchermärkte) wie periphere Lage zur Stadt, wesentliche Einstellung auf PKW-Kundschaft und damit verbundene Konsequenzen, Vorliebe für isolierte Standorte u. a. m. aufzeigen. Die Betriebsform: Verbrauchermarkt ging dabei im Rahmen einer Vertiefung und Verbreiterung des Sortiments aus der seit längerem andauernden Discount-Entwicklung hervor, wobei die Mindestverkaufsfläche in der BRD auf 1000 m<sup>2</sup> festgelegt wurde. Es scheint aber der Höhepunkt der Entwicklung hier schon überschritten (im Zuge einer „allgemeinen Dynamik der Betriebsformen“ (NIESCHLAG), wogegen konkretere Bedeutung für die zukünftige Versorgung und Gestaltung unserer Großstädte den Shopping Centern zukommen dürfte.

Diese entstanden in den USA als Antwort einer vergleichsweise mobilitätsfreudigen Wirtschaft auf die angedeuteten bevölkerungsmäßigen und verkehrlichen Veränderungen der Stadtsituation und ein gleichfalls verändertes Verbraucherverhalten (BUCKLIN, 1962). Sie bestehen aus je einer in Größe, Physiognomie, Funktion und Betriebsstruktur auf die Bevölkerungs- und Einkommensverhältnisse des jeweilig vorgesehenen Einzugsgebietes abgestimmten und mit ausreichenden Parkmöglichkeiten versehenen Geschäftsagglomeration, die einheitlich geplant, gebaut und geleitet wird, während die einzelnen Ladenlokale an diverse Einzelhändler und Dienstleistungsbetriebe vermietet sind. Diese Art von Einzelhandelszentren werden gemeinhin nach



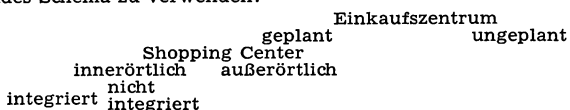
qualitativen, quantitativen und standortlichen Kriterien weiter unterteilt<sup>9</sup> und unterscheidet sich von den gewachsenen, ungeplanten zentralen Geschäftsgebieten bemerkenswert in ihrer physiognomischen, gesamt- wie einzelbetrieblichen, funktionalen und Boden- wie Mietstruktur (s. o.).

Die Shopping Center übernahmen in den Vereinigten Staaten, je größer der Anteil der Dienstleistungsbetriebe und sonstiger niedriger zentralörtlicher Funktionen wurde, für die meist zahlungskräftige Bevölkerung eine durchaus notwendige Versorgungs- und Bezugsfunktion und übten insgesamt auf die im Gegensatz zu Europa nicht mit (großstädtisch überformten) älteren Dorf- und Siedlungskernen ausgestatteten „Suburbs“ als mit Verwaltungs-, politischen und kulturellen Funktionen ausgestattete Zentren sicherlich einen ausgesprochen positiven Einfluß aus, zumal sich auch die geläufige, echte Kritik weniger gegen die grundsätzliche wirtschaftliche und gesellschaftliche Stellung der Shopping Center im Stadtgefüge, als vielmehr einerseits gegen die allgemeine US-amerikanische suburbane „Plan- und Spannungslosigkeit“ (THOMAS/Gries/WOLFF, 1964, S. 79), zum anderen gegen das in der Folge oft unkontrollierte zahlenmäßige Wachstum dieser Einheiten richtet.

Wie man nun in Schweden und Großbritannien einer den nordamerikanischen Verhältnissen entsprechenden Entwicklung der großstädtischen Außenzonen durch Bau sog. Gartenstädte bzw. relativ verdichteter, selbständiger Vororteinheiten vorzubeugen suchte, so anders wurden auch die zugehörigen Versorgungseinrichtungen konstruiert. Während es sich in den USA (trotz neuerlicher gerade am „europäischen Modell“ ausgerichteter Bemühungen) vielfach um nicht-integrierte, häufig außerörtliche Einzelhandelsagglomerationen handelt — nahezu ausschließlich auf den individuell motorisierten Kunden eingestellt und mit einer dem gehobenen (Massen)-Bedarf angepaßten Sortimentsstruktur angelegt — sind die entsprechenden Einrichtungen Schwedens und Großbritanniens integrierter Art, vorwiegend auf Fußgänger, im Falle Stockholms beispielsweise wesentlich auch auf ein weit ausgebautes U-Bahn System bezogen, mit einem die kurzfristige Bedarfsstufe bevorzugenden Branchenbesatz versehen und vor allem im Rahmen einer in den Vereinigten Staaten in diesem Zusammenhang vernachlässigten allgemeinen Stadt- und Regionalplanung entstanden.

Die augenfällige Parallelität von stark ansteigender Motorisierung und verstärktem Auftreten der Shopping Center in den USA ist nicht zu leugnen, doch ist zwangsläufig keineswegs zukünftig eine ähnliche Entwicklung in Europa zu erwarten (s. o.); schon ein rein zahlenmäßiger Vergleich läßt mit allen gebotenen Einschränkungen erkennen, daß trotz rapide steigender Motorisierung ein „Durchbruch“ des Shopping-Centers dermaßen bislang nicht stattgefunden hat. Zwar werden zu Recht

<sup>9</sup> Was die Terminologie betrifft, soll hier vorgeschlagen werden, „Einkaufszentrum“ als allgemeinste übergeordnete Bezeichnung zu verwenden und bezüglich der Shopping Center folgendes Schema zu verwenden:



(integriert meint eine einheitliche Planung von korrespondierenden Wirtschafts- und Wohneinheiten).

wohl gelegentlich „Shopping-Center als Funktionsträger für städtische Marktzentren ... im Rahmen einer Gesamtplanung nach eingehender Bedarfsprüfung in Übereinstimmung mit regionalplanerischen Überlegungen“ befürwortet (THOMAS/GRIES/WOLFF, 1964, S. 108); insgesamt jedoch führten und führen im Vergleich zu den USA grundsätzlich andere bevölkerungs- und stadökologische Verhältnisse, eine besonders in ihrer Standortpolitik wesentlich reserviertere, ja schwerfällige Absatzwirtschaft sowie die Möglichkeit des Rückgriffs auf nordamerikanische Erfahrungen zu einer äußersten Zurückhaltung gegenüber den Shopping-Center — Projekten überhaupt, insbesondere dem reinen US-amerikanischen Typus; doch auch bezüglich der den europäischen Verhältnissen am besten entsprechenden und von der Planung weitgehend befürworteten innerörtlichen und integrierten, an das schwedische Modell angelehnten Einkaufsstätten — die einer kommunalen und kulturellen, vielfach von in die Stadtregionen einbezogenen randlichen Siedlungskernen getragenes großstädtisches Zentrensystem auch in absatzwirtschaftlicher Hinsicht und durch diese stabilisieren sollen — erscheint zunächst „eine grundlegende Korrektur der Siedlungs- und Distributionsstruktur in den vorstädtischen Siedlungsringen unvermeidlich“ (Ingesta Report, 1965, S. 8).

#### *V. Schlußbetrachtung: City und Nebenzentren*

Insbesondere in bezug auf den Stadtkern — in unserem Zusammenhang besser die City resp. den CBD — traten in Abhängigkeit der angedeuteten stadökologischen Verschiebungen die negativen Auswirkungen des reinen wirtschaftlichen Kräftespiels während der letzten 20 Jahre immer stärker hervor. Neben einer auf den dargestellten sozialökonomischen Wandlungen beruhenden Zunahme der „Universalität des Warenangebots“ (SOLDNER, 1968) und einer ausgeprägten Spezialisierung kam es gerade in den USA durch verstärkten Druck von „außen“ (Nebenzentren, Shopping-Center) und „innen“ (Büros, Großbetriebe) zu dem allbekanntesten weitreichenden Abzug traditioneller und der Umgestaltung verbliebener Citybranchen sowie der Auffüllung durch die stark expansiven übrigen tertiären Dienste. Zwar konnte sich in Europa — wie angedeutet — die City beispielsweise über das Regulativ einer steigenden und sich ausbreitenden Spezialisierung gelegentlich gegenüber vorörtlichem Kaufkraftabfluß recht gut behaupten; dennoch sind auch hier verstärkte Bemühungen um eine Erhaltung bzw. Hebung der City im großstädtischen Leistungs- und Bezugsverbund notwendig.

Während aber dies allgemein anerkannt scheint, ebenso wie die Notwendigkeit einer gleichzeitigen Stärkung der alten und Entwicklung von neuen Zentren, ergeben sich große Meinungsverschiedenheiten bei der Frage nach dem konkreten Vorgehen bezüglich beispielsweise (man könnte auch andere Punkte herausgreifen) der funktionalen Eingriffe: es geht nicht nur um die ohnehin schon recht problematische Verlagerung nicht-city-gebundener oder sog. cityfremder Elemente, sondern insgesamt um die Problemkreise: **Funktionsentflechtung, Funktionserweiterung, funktionale Durchmischung.**

In den USA und — mit anderer Gewichtung — auch in Westeuropa sind neben Bemühungen um Kompaktifizierung und Entlastung der CBD's, Umge-

staltung der Verkehrsnetze, Überwindung der häufigen randlichen Abschnürung der CBD's u. a. insofern sowohl Funktionsscheidungen wie -erweiterungen zu beobachten, als in Kernrandlagen verstärkt verdichtete Wohneinheiten, Sport- und Gemeinschaftsanlagen, neue Standorte für Einzelhandel und andere Dienstleistungsfunktionen etc. entstehen, im CBD-Bereich selbst dagegen — im Rahmen einer Entflechtung zumindest der Handels- und Büro- bzw. Verwaltungsfunktionen — der sich an alle Teile der Region gleichermaßen wendende Einzelhandel mehr und mehr in einer an die vorstädtischen Shopping-Center angepaßten Form zusammengefaßt wird und — Gegenstück eines räumlich getrennten „Central Administration District“ — als ein „Metropolitan Speciality District“ die Spitzenposition in der Geschäftshierarchie weiter ausbaut (HOFMEISTER, 1971; Ingesta, 1970; JÜRGENSEN, 1968; MÜLLER-IBOLD/HILLEBRECHT, 1962; Polis und Regio, 1967; SOLDNER, 1968; VANCE, 1962).

Was nun das Komplementärproblem: Nebenzentren angeht, die eben „nicht nur eine Versorgungsfunktion, sondern eine höchst bedeutsame politisch-öffentliche Rolle“ (HEIL, 1968, S. 1481) ausüben sollen, so kann man trotz verschiedenlicher Projektionen einer mehr oder weniger azentralen städtischen Standortstruktur sicherlich eine — insgesamt — stärkere Tendenz zur Ablösung der idealtypischen „klassischen“ Standortstruktur durch ein ausgeprägteres, mit hierarchisch steigenden Funktionszahlen ausgestattetes Zentrensystem beobachten, und scheinen planerische Ansätze zu einer räumlich-funktionalen Entlastung der City sowie zu einer Beeinflussung wirtschaftlicher und gesellschaftlich-kultureller hierarchischer Formationen im großen wie kleinen Rahmen zur gelegentlichen strukturellen Konsolidierung recht förderlich (CURDES, 1968; SOLDNER, 1968; UHEREK, 1966); so kommt neben anderen z. B. auch die Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels e. V. in der BRD anhand von Untersuchungen zu dem Ergebnis: „der umsichtige, autogerechte Ausbau der Zentren der kleineren Städte und der großstädtischen Nebenzentren erscheint nach wie vor als die organischere und allgemein-wirtschaftlich förderungswürdige Alternative zu dem in den letzten Jahren so stark von anderen Mitbewerbern forcierten Ausbau isolierter, rein verkehrstechnisch orientierter Verkaufsflächen“ (Ingesta, 1970, S. 96).

Aber auch mit dieser Feststellung ist man einer Lösung des in der Literatur zwar häufig angesprochenen, dennoch aber nur mit einer Vielzahl mehr oder weniger simplifizierender und schon in der Grundtendenz stark divergierender Vorschläge und Ansätze bedachten Hauptproblems — der Frage nach der anzustrebenden zukünftigen Stadtlandschaft — kaum einen Schritt näher gekommen; denn so notwendig auch Sozialplanung, Bevölkerungsplanung, Wohnungsbau, Verkehrsplanung, Gewerbeplanung, architektonische Gestaltung u. a. m. für den Stadtentwicklungsprozeß sein mögen, so notwendig aber erscheint auch — nach der Abkehr von der funktionalen Stadt der Charta von Athen, den meist architektonisch-konkreten, futuristischen Konzeptionen der 50er und beginnender 60er Jahre sowie der „autogerechten“ Stadt — ein neues brauchbares, vom Urbanitätsgedanken bestimmtes allgemeines Grundkonzept einer übergreifenden, fakultativ kooperierenden Disziplin: Städtebau<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Städtebau als „räumliche Koordinierung der zu quantifizierenden Erfordernisse menschlicher Daseinsbereiche“ (Ingesta Report, 1968, S. 22).

## Literaturverzeichnis

- BACHMANN, H.: Die jüngere Entwicklung im Einzelhandel. Diss., St. Gallen, Winterthur, 1959.
- BERRY, B. J. L.: Commercial Structure and Commercial Blight Dep. of Geogr., Univ. of Chicago, Res. Paper 85, 1963.  
— Geography of Market Centers and Retail Distribution. New York 1967.
- BUCKLIN, L. P.: Retail Strategy and the Classification of Consumer Goods. In: Journal of Marketing. Oct. 1962. S. 50—52.
- CASPARIS, J.: Metropolitan Retail Structure and its Relation to Population. In: Land Economics. 43, 1967. S. 212—218.
- CURDES, G.: Haupt- und Nebenzentren als Konzentrationen des Handels und Grundelemente der Stadtstruktur. In: Raum und Siedlung. 1968. S. 145—150.
- DIETRICH, H.-E.: Wirtschaft und Handel im Städtebau. Schriften d. deutschen Verbandes f. Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung. H. 74, Köln, 1968.
- EULER, M.: Einkaufsquellen privater Haushalte für ausgewählte Warengruppen. In: Wirtschaft und Statistik. 1966. S. 242—246.
- FORBES, I. D.: Changes in Metropolitan Retail Structure of the United States since 1948. In: Annals of the Regional Science. 1968, 2. S. 88—102.
- HEIL, K.: Modelluntersuchung zur Zentrumsplanung. In: StadtBauwelt. 1968. S. 1480—1485.
- HERMAN, G.: Drei Autos — aber keinen Wohlstand; so lebt die amerikanische Durchschnittsfamilie. In: Die Zeit. 1971, Nr. 27. S. 52.
- HOFMEISTER, B.: Stadt und Kulturraum Angloamerikas. Braunschweig, 1971.
- HÜBSCHMANN, E. W.: Standortfragen des Einzelhandels. In: Deutscher Geographentag. 1967. S. 454—461.
- Ingesta: Ingesta Report. Köln, 1965 ff.  
— Voraussetzungen, Möglichkeiten und Erfordernisse der Standortentwicklung gewerblicher Versorgungseinrichtungen. Köln, 1970.
- JÜRGENSEN, H.: Geballte Dezentralisation durch Einkaufsnebenzentren. In: Raum und Siedlung. 1968. S. 143—145.
- KNÜBEL, H.: Wandlungen im deutschen Einzelhandel. In: Geogr. Rundschau. 1970. S. 284—286.
- McMILLAN, S. C.: Recent Trends in the Decentralization of Retail Trade. In: Traffic Quarterly. 1962. S. 75—92.
- Das außerstädtische Einkaufszentrum Köln, 1966. Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Köln.
- MITTELBACH, H.-A.: Über die Förderung von Nebenzentren. In: StadtBauwelt. 1966. S. 930—936.
- MÜLLER-IBOLD, K., HILLEBRECHT, R.: Städte verändern ihr Gesicht. Neues Bauen — Neues Wohnen. 2, Stuttgart, 1962.
- Polis und Regio — von der Stadt — zur Regionalplanung. Frankfurter Gespräche der List-Gesellschaft, 8. — 10. 5. 1967, Basel, 1967.
- POTTHOFF, E.: Raumplanung und Standorte des Einzelhandels. Hamburg 1964.
- ROSE, H. M.: The Structure of Retail Trade in a Racially Changing Trade Area. In: Geographical Analysis, 1970. S. 135—148.
- RÜNGELER, P.: Die Großstadt als Bedarfs- und Absatzzentrum. Diss., Nürnberg, 1963.
- SCHAPKER, B. L.: Behavioral Patterns of Supermarket Shoppers. In: Journal of Marketing, 1966. S. 46—49.
- SIMMONS, J.: The Changing Pattern of Retail Location. Dep. of Geogr., Univ. of Chicago, Res. Paper. 92, 1964.
- SOLDNER, H.: Die City als Einkaufszentrum im Wandel von Wirtschaft und Gesellschaft. In: Betriebswirtschaftliche Schriften. H. 27, Berlin, 1968.
- SPIEGEL, E.: Standortverhältnisse und Standorttendenzen in einer Großstadt. In: Archiv f. Kommunalwissenschaften. 1970, 1. S. 21—46.
- TAEUBER, A. F.: Population Redistribution and Retail Changes in the Central Business District. In: BURGESS, E. W./BOGUE, P. (Hrsg.): Contributions to Urban Sociology. Chicago, 1964.
- THOMAS, E., GRIES, G., WOLFF, J.: Einzelhandel im Städtebau; Shopping Centers in den USA — europäische Konsequenzen. Frankfurt 1964.
- UHEREK, E. W.: Wandlungen in der Standortstruktur des Einzelhandels. In: BEHRENS, K. C. (Hrsg.): Wandel im Handel. Wiesbaden 1966.
- VANCE, I. E. jr.: Emerging Patterns of Commercial Structure in American Cities. In: Lund Studies in Geography. Ser. B, 24, 1962.
- WEITRAUB, Ph.: Demographische Bedeutung der Bevölkerungsbewegung für die kommunale Entwicklung in den USA. In: Arch. F. Kommunalwissenschaft. 1970, 1. S. 140—153.
- WOLF, K.: Das Shopping Center Main-Taunus — ein neues Element des rhein-mainischen Verstärkerareals. In: Ber. z. deutschen Landeskunde. 1966, 1. S. 87—97.

## Zusammenfassung

Erscheint notwendig, die Gesamtheit der gelegentlich so auffälligen, gerade Entstehung und Verbreitung neuer Absatz- und Betriebsformen sowie Standortsituationen im großstädtischen Einzelhandel beeinflussenden absatzwirtschaftlichen Prozesse doch eben auch als einen wesentlichen Teilkomplex eines im allgemeinsten Sinne dynamisierten Stadtgeschehens zu betrachten. Insofern wurde versucht, eher geographisch relevante Aspekte der betriebsstrukturellen Entwicklungsvorgänge der großstädtischen Distributionswirtschaft anzudeuten. Diese erschienen weithin lediglich als Ergebnis und im polykausalen, vielstufig ausgeprägten Bedingungs- und Wirkungszusammenhang.

menhang (SOLDNER, 1968) einer Reihe stadtökologischer Variablen und besonders deren bedeutsamen Wandlungen in der Zeit.

Die Beschreibung charakteristischer bevölkerungsgeographischer und demographischer Tendenzen sowie verkehrsstruktureller und stärker betriebswirtschaftlich dimensionierter Veränderungen zeigte unter Einschluß entsprechender politisch-rechtlicher Aspekte wesentlichste allgemeine Bestimmungsfaktoren auf. Es wurde aber herausgestellt, daß diese erst in einem synthetischen Wirkungsgefüge und — in ihrer regionalen Differenzierung — unter gleichzeitiger Beachtung konkret spezifischer kultureller, historischer und gesellschaftlicher Nebenbedingungen voll ihre Bedeutung für die Stadt und deren absatzwirtschaftlichen Verhältnisse offenbaren und etwa Lösungsansätze für ein vom Urbanitätsgedanken bestimmtes städtebauliches Grundkonzept liefern könnten.

### S u m m a r y

#### **Retail trade in the large cities of European industrialized countries and in the USA**

The overall result of — at times very conspicuous — processes in the economy of retailing, initiating the development and spreading of new forms of selling and of new types of enterprises as well as of new locational situations, generally speaking, must be seen as an important factor in the dynamical development of cities, too. Therefore an attempt has been made to point out the pertinent aspects of developments as to the structure of enterprises in the field of retailing in large cities from the point of view of geography. In many ways they only are the result of, and intensively interconnected with, a series of urban ecological variables and especially the changes they undergo in the course of the time.

A description of characteristic trends in population geography and demography, of the changes in the structure of traffic systems and of enterprises and their management as well as of political and legal aspects provides information on the most important general determinants. It is, however, pointed out that their full importance for the cities and their retail trade systems can only be realized if they are understood as a complex system of interconnections, seen against the background provided by certain specific cultural, historical and sociological conditions. Then they might form the basis for, i. g., suggestions as to the construction of masterplans founded on an urbanization model.

### R é s u m é

#### **Le commerce de détail métropolitain dans les pays industriels européens et aux États Unis**

Il paraît nécessaire de comprendre la totalité des opérations économiques — qui influencent souvent d'une manière frappante la situation d'emplacement du commerce de détail urbain de même que la naissance et la répartition de nouvelles formes de vente ou d'entreprise — comme un complexe partiel, mais essentiel des activités dynamiques urbaines. Par cette raison, on a essayé d'esquisser ici les aspects plutôt géographiques des processus qui changent la structure d'entreprises de l'économie de distribution métropolitaine.

Ces processus étaient considérés souvent comme résultat et impliqués dans un système polycasual et multigraduel de relations (SOLDNER, 1968), dans un système de variables dites d'écologie urbaine soumises à des modifications considérables par le temps.

L'analyse de tendances caractéristiques démographiques et d'autres aspects de la population, l'analyse du développement de la circulation ou de changements qui touchent la structure d'entreprises, laissent reconnaître — ayant égard aussi aux aspects politiques et juridiques — des facteurs déterminants essentiels. Mais il faut accentuer que tous ces facteurs ne revèlent pleinement leur efficacité et leur importance pour la métropole et sa situation économique que dans un système synthétique de relations, tout en tenant compte des conditions historiques, culturelles et sociales selon leur différences spécifiques régionales. Et c'est ainsi que la reconnaissance des facteurs déterminants, liés dans un système de relations, pourrait réussir à offrir des dispositions pour une idée fondamentale d'urbanisation, pour un concept urbain.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1974

Band/Volume: [116](#)

Autor(en)/Author(s): Leusmann Christoph

Artikel/Article: [Der großstädtische Einzelhandel europäischer Industrieländer und der USA 39-52](#)