

## DIE ZUKUNFT DER PLANUNG

Peter HALL, London\*

Übersetzung aus dem Englischen: Dietlinde MÜHLGASSNER, Wien\*

### INHALT

1.	Einleitung .....	37
2.	Ein Blick zurück .....	38
3.	Planung in den 80er Jahren .....	40
4.	Die Welt in den 90er Jahren .....	43
5.	Wichtige neue Entwicklungen .....	47
6.	Zusammenfassung .....	50
7.	Summary .....	51
8.	Literaturverzeichnis .....	51

### 1. Einleitung

Zunächst ist die Frage zu klären, wie der vieldeutige Begriff "Planung", über den ganze Abhandlungen geschrieben werden könnten, in den folgenden Ausführungen verstanden werden soll: Er steht hier grundsätzlich für die Festlegung der Landnutzung, also die rechtlichen Bestimmungen und die Überwachung von deren Einhaltung bei neuen Aufschließungen oder Sanierungen, aber auch bezüglich zulässiger künftiger Entwicklungen. Es ist allerdings nicht möglich, die Argumentation auf diesen engen Bedeutungsinhalt zu beschränken, denn Landnutzungsplanung ist nicht von weiter gespannten Fragestellungen der Stadtpolitik in den Bereichen Wirtschaftsentwicklung, Sozialpolitik, Wohnungswesen, Verkehrsplanung und Umweltpolitik, um nur einige der wichtigsten zu nennen, zu trennen. Die Vernetzung zwischen ihnen nachzuzeichnen, soll hier das zentrale Thema sein.

\* Dr. Peter Hall, The Bartlett University College London, GB-London WC1H 0QB, 22 Gordon Street; Wiss. OR Dr. Dietlinde Mühlgassner, Institut für Geographie der Universität Wien, A-1010 Wien, Universitätsstraße 7

## 2. Ein Blick zurück

Selbst ein auch nur cursorischer geschichtlicher Rückblick zeigt deutlich, daß sich Planung nicht losgelöst von allen Bezügen, gleichsam im luftleeren Raum, entwickelt und vollzieht; man muß kein überzeugter Marxist sein, um zu glauben, daß sie mit ganz bestimmten historischen Umständen zusammenhängt und sich deren Veränderungen laufend anpaßt. Es erscheint daher nicht sinnvoll und ziel führend, Überlegungen über die Zukunft der Planung zu präsentieren, ohne zunächst zu fragen, wie sie denn ihren gegenwärtigen Status erlangt hat.

Im Gegensatz zur klassischen oder Renaissance-Stadtplanung, die hauptsächlich von der Ästhetik bestimmt war und aus der Architektur erwuchs, entstand die moderne Auffassung von Planung fast gleichzeitig in allen entwickelten Industrieländern im Zeitraum 1890 bis 1910. Sie erhielt eine ganz klare soziale Zielsetzung, nämlich die, den Lebensstandard der Gruppen städtischer Bevölkerung mit geringeren Einkommen anzuheben, und sie geht ursächlich auf die Reformbewegung im Wohnungswesen der gleichen Zeit zurück. In fast allen Ländern waren die ersten rechtlichen Festlegungen bezüglich des Wohnungswesens und der Stadtplanung miteinander verbunden. Es erstaunt daher nicht sehr, daß die ersten offensichtlichen Erfolge mit der Planung von Modell-Gartenvorstädten und sogenannten Gartenstädten erzielt wurden: den neuen Sozialwohnsiedlungen am Rande Londons und Birminghams, den "cités jardins" um Paris oder den "Gartenstädten" im Umland von Essen, Dresden, Frankfurt und Berlin (BENEVOLO 1967, HALL 1988, CHERRY 1988).

Sehr rasch, eigentlich gleich zu Beginn der Entwicklung, beschäftigte sich diese Planung mit dem Problem des Wachstums der riesigen Weltstädte. Nicht bloß zufällig wurde auch HOWARDS "Garden Cities of Tomorrow" in London verfaßt, als direkte Reaktion auf die vielfältigen sozialen Probleme in den 1880er und 1890er Jahren. Ebenso wenig zufällig wurden andere grundlegende Konzepte, wie das der Nachbarschaft als Einheit oder die Grundrißlösung von Radburn, in New York erdacht, wo die Regional Planning Association of America HOWARDS Vision aufgriff, weiterentwickelte und mit der von Patrick GEDDES verband, um ein abgerundetes Konzept für die Regionalplanung zu schaffen. Und natürlich hat der in der Schweiz geborene LE CORBUSIER auch seinen "Plan Voisin" und die "Cité Radieuse" nicht rein zufällig in Paris entworfen. Sie alle haben, wenn auch in unterschiedlicher Form, auf die ungeheuer großen, miteinander verflochtenen Probleme der Großstadtsituation (Wohnungswesen, Arbeitsplätze, Verkehr, Grünflächen) reagiert und sich der Herausforderung gestellt, mit einem noch nie dagewesenen Ausmaß an großstädtischem Wachstum fertigzuwerden.

Diese Visionen sollten während des Zweiten Weltkrieges und in der Nachkriegszeit die Grundlage für neue großstädtische Gesamtplanungen werden, und zwar unter den besonderen Bedingungen der Kriegszerstörungen und der Aufgabe des

Wiederaufbaus. So fanden sie sich in ABERCROMBIES zwei großen, miteinander verknüpften Gestaltungsplänen für London ebenso wieder wie in den wiederholten Berichten der niederländischen Planer über die Probleme von Randstad. Selbst dort, wo es keine unmittelbare Kriegseinwirkung gab, wie in Stockholm, führte das noch nicht verwirklichte Konzept einer sozialen Sanierung zu MARKELIUS' kühner Vision von Satellitensiedlungen mit Schnellverkehrsanbindung.

Alle diese Pläne waren ganz eindeutig Produkte ihrer Zeit. In den 60er Jahren ergab sich eine ähnliche und doch andere Situation: Sie entstand durch das rasche Bevölkerungswachstum, das sich aus einer hohen und steigenden Geburtenrate in Verbindung mit der weiter bestehenden Attraktivität der großen Metropolen für Zuwanderer vom Land oder aus anderen Städten ergab. Diese demographischen Gegebenheiten waren Anlaß für die "South East Study" (1964) und den "South East Strategic Plan" (1970) für London, das "Schema Directeur" (1965) für Paris, den "Second Report" (1966) in den Niederlanden und die Revision des "Stockholm Plans" (1966) mit Betonung auf einer in viel größerem räumlichem Ausmaß geplanten Dezentralisierung (FALUDI 1993, NETHERLANDS 1966). Eine andersgerichtete Situation führte also zu einer fast identen Reaktion: In den Jahren um 1965, ebenso wie in denen um 1945, lag der Schwerpunkt auf einer geplanten Dezentralisierung metropolitaner Bevölkerung und Arbeitsplätze in Neue Städte verschiedener Größe und Satellitensiedlungen, die fallweise durch neue Verkehrslinien angebunden wurden, um ein Pendeln zu ermöglichen, und fallweise als selbständige Einheiten außerhalb der Einflußsphäre der Metropole geplant wurden. Die Grundidee bestand darin, durch Dezentralisierung die Millionenstadt gleichsam "auszulichten" und dann wieder einen Konzentrationsprozeß einzuleiten. Das Konzept war auf extrem große räumliche Einheiten ausgelegt und strebte eine integrale, umfassende, weit in die Zukunft ausgreifende Gesamtplanung an. In den 70er Jahren wurde dieser Planungsstil dann heftig angegriffen. Grob vereinfacht könnte man sagen, daß sich eine Reihe von Gegenbewegungen und einschränkenden neuen Rahmenbedingungen entwickelten: die Gegenkultur, die in Amerika während des Vietnamkriegs entstand, und die Ereignisse in Europa im Jahr 1968, der Bericht des Club of Rome und der Energieschock 1973/74. Überall wurden Planungsvorhaben umgepolt, vom Großzügig-Großräumigen und Umfassenden hin zur Berücksichtigung von Umweltschutzansprüchen und zu Entscheidungen auf der Basis einer Meinungsbildung breiter Bevölkerungsschichten. Heftige Kontroversen über Detailfragen (Covent Garden in London, die Stockholm Elms, Les Halles in Paris) charakterisierten den neuen Stil. Planung alter Art war damit im Prinzip obsolet, obwohl sie in manchen Ländern (besonders in Frankreich) noch dominierte. Warum das so war, ist ungeklärt – es mag mit tiefgreifenden kulturellen Unterschieden zwischen den Nationen zusammenhängen.

Etwas später, Ende der 70er Jahre, zeigten sich erste Anzeichen für eine Entwicklung, die sich dann in den 80er Jahren massiv manifestierte, nämlich den strukturellen Verfall der Stadtwirtschaft, besonders in jenen Städten oder Stadtteilen, in



denen sie in hohem Grad auf einer älteren Basis beruhte, die auf die industrielle Revolution im 19. Jahrhundert zurückging (Schwerindustrie und kleine Handwerksbetriebe, innerstädtische Hafenanlagen und Frachtenbahnhöfe). Durch die weltweite Rezession zwischen 1979 und 1982 verschärft, aber grundsätzlich doch bedingt durch längerfristige und tiefergehende weltweite Entwicklungen (die neue internationale Arbeitsteilung, die Verlegung industrieller Produktion ins Ausland, der wachsende lokale Wettbewerb) wurde ganzen Gruppen von Städten ihre wirtschaftliche Basis entzogen, indem Produktionsbetriebe geschlossen und Vertriebsaktivitäten auf die grüne Wiese oder in den Bereich von Flußmündungen verlegt wurden – und all das geschah unmittelbar nach der Energiekrise, aus der man hätte lernen können, daß Städte wieder kompakter werden sollten, um die Transportwege zu verkürzen.

Die Folge war, daß zu Ende der 70er Jahre eine Veränderung der politischen Schwerpunktsetzung eintrat: Geordnete Dezentralisierung aus den Städten, das Hauptziel der 50er und 60er Jahre, wurde ziemlich abrupt von der neuen Forderung nach einer Sanierung der innerstädtischen Struktur und damit der innerstädtischen Wirtschaft abgelöst. Es sollte keine Anreize mehr geben für eine weitere Hinausverlagerung von Personen und Arbeitsplätzen in neue Satellitensiedlungen oder Neue Städte, sondern diese sollten vielmehr mit Hilfe von Stadterneuerungsprojekten in den abgewirtschafteten Stadtteilen neu konzentriert werden. Das "British Inner Cities White Paper" von 1977 und der "Inner Urban Areas Act" von 1978 betonten diese Tendenz, und auch der "Netherland's Third Report" von 1976.

### **3. Planung in den 80er Jahren**

Gegen diesen Hintergrund gelingt es leichter, die Veränderungen zu erfassen, die sich in den 80er Jahren ergaben. Sie lassen sich unter drei Überschriften einordnen: demographische, wirtschaftliche und sozialpolitische Veränderungen.

Demographische Veränderungen wirkten sich in den 80er Jahren in widersprüchlicher und verwirrender Weise auf die Städte aus. Im allgemeinen, aber nicht immer, fiel der natürliche Bevölkerungszuwachs auf bisher noch nicht dagewesene niedrige Werte, ähnlich wie in den 30er Jahren, ebenso setzte sich die starke Abwanderung aus den Städten fort. Dadurch ergab sich in allen westeuropäischen Staaten jene Struktur, die zuerst in den USA, in Großbritannien und in den Benelux-Ländern schon in den 50er Jahren zu beobachten war. Das Bevölkerungswachstum verringerte sich in der Kernstadt zunächst und schlug dann sogar in einen Rückgang um, während der Vorortering wuchs. Dort, wo der Prozeß am weitesten fortgeschritten war, also insbesondere in vielen britischen und einigen deutschen Stadtregionen, betraf der Rückgang das gesamte metropolitane Gebiet, da die Bevölkerung überhaupt in andere, benachbarte Städtesysteme oder auch manchmal in andere Regionen abwanderte (HALL 1988; CHESHIRE, HAY 1989). In



solchen Fällen, für die London als klassisches Beispiel anzusehen ist, konnten die Muster der Dezentralisierung äußerst komplex und räumlich weitreichend sein, so daß etwa die davon profitierenden Gebiete bis zu 100 km und sogar noch weiter von der Stammstadt entfernt waren (HALL 1989). In einigen Großstädten zeigte sich eine Gegenbewegung durch Einwanderer aus weniger entwickelten Ländern; wo dies nicht der Fall war, wuchs die Überalterung der Bevölkerung.

Gleichzeitig mit den demographischen Veränderungen traten wirtschaftliche auf, aber es gibt keine klare Parallelisierung. Einerseits wanderte eine breite Palette von Aktivitäten aus der Stadt ab, richtiger gesagt: viele Betriebe schlossen oder wurden verkleinert, während andere neue Standorte bezogen und teilweise expandierten. Zu den letzteren gehörten traditionsgebundene Produktionsbetriebe und Vertriebs Einrichtungen, die Standorte in Schlüsselstellung an Autobahnnetzen wählten, Hafeneinrichtungen und einschlägige Betriebe siedelten sich im Bereich von Flußmündungen an (Tilbury, Europoort, Newark), Hochtechnologie-Produktionsbetriebe und die dazugehörigen F&E-Einrichtungen wurden vielfach von gut ausgestatteten Standorten in der Nähe von attraktiven Städten und internationalen Flughäfen angezogen (Londons "Western Crescent"; die "Cité Scientifique Île-de-France Sud"; der "E4 Arlanda Corridor" nächst Stockholm; die Münchner Region; Silicon Valley; der "Dulles Corridor" nächst Washington DC; der südliche Teil der Präfektur Kanagawa) (CASTELLS, HALL 1993); nicht für ein breites Publikum arbeitende Dienste konzentrierten sich dagegen entweder wieder in älteren Städten mit Verkehrsknoten-Funktion (Croydon und Reading; Stamford, Connecticut; Omiya) oder in neuen "Randstädten", entweder geplanten (Milton Keynes; St. Quentin-en-Yvelines) oder auch ungeplanten (der "New Jersey Zip Strip", Tysons Corner, Dublin-Pleasanton in der San Francisco Bay Area).

Diese komplexen Veränderungen mit ihren Wechselwirkungen hatten zur Folge, daß das alte metropolitane Modell mit einer einzigen Kernstadt übergang in das einer polyzentrischen Stadtregion riesiger räumlicher Erstreckung, in der die Kernstädte zunehmend stark durch Autobahnnetze verbunden wurden – der öffentliche Verkehr war in diesem Prozeß der ausgesprochene Verlierer.

Auf der anderen Seite konnten sich die meisten Städte in dieser Periode eines gewissen wirtschaftlichen Aufschwungs erfreuen, in manchen kam es zu einem Spekulationsboom, da der Übergang von einer Produktions- zu einer Informationswirtschaft eine Hochkonjunktur für den Bürohausneubau großen Stils auf den von den alten Produktionsbetrieben und Vertriebs Einrichtungen verlassenen Arealen mit sich brachte. Dafür gibt es eine Unzahl von Beispielen, darunter Londons Broadgate und Docklands, Manhattans World Trade Center, Torontos Harbourfront und die Waterfront in Tokyo and Osaka. Paradoxerweise führt die zunehmende Häufigkeit und Intensität von Staus auf den Autobahnen unter Umständen zu einer erhöhten Nachfrage nach öffentlichem Verkehr, so daß starker politischer Druck in Richtung von Investitionen in auf das Zentrum orientierte

Schnellverbindungen entsteht. Beispiele dafür sind die Verlängerung von Londons Jubilee Line und CrossRail, die neuen RER-Linien in und um Paris, Schnellbahnlinien in verschiedenen Städten in ganz Europa und Ansätze zum Bau von Untergrundbahnen und Schnellbahn-Linien in einigen amerikanischen Städten, darunter Los Angeles. Es war daher für die 80er Jahre charakteristisch, daß sowohl in den Randbereichen von Stadtzentren, wie alten Dockanlagen und Eisenbahngeländen, als auch in weit entfernt gelegenen "Randstädten" sehr intensive Bautätigkeit zu beobachten war.

Die sozialpolitischen Veränderungen der 80er Jahre wurden von einem ganz neuen Hauptaspekt bestimmt, der den vorangegangenen 30 bis 40 Jahren gegenüber geradezu eine Trendumkehr darstellte: den Beginn einer bewußten Abkehr vom Wohlfahrtsstaat, der sich in den Nachkriegsjahren so massiv in den entwickelten westlichen Staaten durchgesetzt hatte. In jenen Ländern, wo diese Umkehr zuerst einsetzte und am stärksten ausgeprägt war, wie Großbritannien, begegnete man der Planung, insbesondere der strategischen Planung, mit großem Mißtrauen, da man sie als Hindernis bei der Schaffung von Wohlstand wie für das freie Spiel der Unternehmerinitiative ansah. Die Betonung lag auf der Entfaltung von unternehmerischen Kapazitäten, entweder mit einer Wiederinwertsetzung der Kernstadt oder im Aufbau neuer Gemeinwesen auf dem Lande.

Diesen Initiativen war unterschiedlicher Erfolg beschieden: Das eine Extrem stellt die Wiederbelebung der Londoner Docklands dar, andererseits überwand nur wenige Ansätze zur Schaffung neuer Gemeinwesen auf dem Lande den Widerstand der lokalen Bürgerinitiativen (in Großbritannien als NIMBY = Not in My Back Yard bezeichnet). Jedenfalls gestalteten die Abläufe in Großbritannien sich viel komplexer, als man auf Grund der politischen Slogans glauben könnte: So war es bei den Londoner Docklands notwendig, seitens der öffentlichen Hand sehr große Investitionen in die Infrastruktur zu tätigen, um damit dann noch größere Summen an Privatkapital anziehen zu können. In der Regel, hier wie auch vielfach anderswo, liegt eine "Private-Public-Partnership" vor, nicht reiner Privatkapitalismus. Gerade deshalb war, wenn auch im Verborgenen, sehr wohl eine Art flexible, sich jeweils anpassende strategische Planung notwendig. Neu an den Docklands und den zahlreichen Nachahmungen (und natürlich auch an Vorläufern, wie dem Baltimore Inner Harbor) war das Schwergewicht auf einer engen Kooperation zwischen öffentlichen Stellen und Privaten und die räumliche Konzentration auf ein verhältnismäßig kleines Areal mit sehr intensivem, raschem Wandel der baulichen Struktur.

Es gab noch andere wichtige und miteinander verknüpfte Veränderungen in der Stadtpolitik: eine gezielte Privatisierung von bisher öffentlichen Dienstleistungen, einschließlich des öffentlichen Verkehrs (über Franchise-Systeme und/oder Deregulation) und des sozialen Wohnbaus (durch Verkauf der Wohnungen an die jeweiligen Mieter und Übertragung der Neubaufgabe von den Stadtverwaltun-

gen an Wohnbaugenossenschaften), und den Versuch, öffentliche Ausgaben einzuschränken, sowohl auf gesamtstaatlicher wie auf lokaler Ebene. Alle diese Erscheinungen, die einer am rechten Flügel angesiedelten politischen Ideologie entstammen, zeigten oft seltsame Anklänge an eher dem linken Flügel zugeordnetes anarchistisches Denken und konnten durchaus gemeinsame Sache damit machen, wie im Fall von Planungen und Bauführungen auf Gruppenbasis. Jedenfalls standen sie in den frühen 90er Jahren schon im Zentrum der Politik und politischer Entscheidungen. Sie waren eindeutig ein gezielter Angriff auf die Autonomie der kleinsten Verwaltungseinheiten. In Großbritannien bewirkten sie Machtverschiebungen nach unten, zugunsten von Gruppierungen und Individuen, und nach oben, zu den zentralen staatlichen Institutionen und halböffentlichen Verwaltungseinrichtungen, die die früheren Aufgaben der lokalen Verwaltungsbehörden übernahmen.

Nochmals muß betont werden, daß die sogenannte "Revolution der 80er Jahre" in den entwickelten Ländern in sehr unterschiedlichem Tempo ablief und auch ganz verschiedene Ausgangssituationen hatte. Als das eine Extrem sind die USA anzusehen, die sich nie in einem so hohen Grad zum Wohlfahrtsstaat entwickelt hatten als die meisten europäischen Länder, auf der anderen Seite scheinen einige wichtige europäische Länder fast das ganze Jahrzehnt hindurch eine entgegengesetzte Entwicklung genommen zu haben, indem ein sehr wirksames Set von Sozialpolitik und -kontrolle beibehalten wurde. Erst gegen Ende der Dekade oder am Beginn der 90er Jahre wurden sie, offenbar unter dem Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse, in eine ähnliche Richtung wie die zuerst genannten Staaten gedrängt. Diese Entwicklung ist zum Teil politisch bestimmt (Ablösung von sozialdemokratischen durch Rechts-Mitte-Regierungen in Frankreich und Schweden), spiegelt aber auch wirtschaftliche Notwendigkeiten wider.

#### **4. Die Welt in den 90er Jahren**

Die 90er Jahre stellen in einigen Bereichen eine Dekade der Kontinuität dar, in anderen eine solche massiver Umbrüche. Von seiten der demographischen Verhältnisse gibt es kaum Anzeichen einer Trendänderung: geringer natürlicher Zuwachs und Abwanderung halten an. Neu scheint allerdings der Zuwanderungsdruck von außen zu sein: aus Lateinamerika und Ostasien in die USA, aus Ost- und Südosteuropa, Nordafrika und der GUS nach Europa (HALL 1993). Als besonders markantes Problem ist seit der Zerschlagung des Sowjetreiches der Druck von Flüchtlingen auf Westeuropa, speziell auf Deutschland (bis zur grundlegenden Umstellung in der Politik Anfang des Jahres 1993), anzusehen.

Die gesamteuropäische Antwort war, wie sich aus dem Treffen der EG-Innenminister in Kopenhagen im Frühjahr 1993 erkennen läßt, eine Beschränkung der Immigration (die Politik einer sogenannten "Festung Europa"), eine Maßnahme,



die sich ohne gleichartige und strenge Kontrollen an den gemeinsamen Grenzen im Gefolge des Gemeinsamen Marktes, des Schengen-Abkommens und des wachsenden internationalen Tourismus immer schwerer durchsetzen lassen wird. Es ist daher sehr wahrscheinlich, daß die Zahl illegal Eingewanderter, die von einer Schattenwirtschaft leben, in Europa wie in den USA anwachsen wird und daß es zu einer besonderen Konzentration dieses Personenkreises in den Kernbereichen der größeren Städte kommen wird. Dies hat den Nebeneffekt, daß offizielle Angaben über Bevölkerungszahlen zunehmend unverlässlicher werden (so nimmt man an, daß die bekanntgegebenen Werte der Volkszählung 1991 in Großbritannien deutlich unter den realen bleiben). Wahrscheinlich ist auch, daß die städtischen Kernzonen zunehmend kosmopolitischen Charakter erhalten, mit all den Vor- und Nachteilen, die sich auch traditionell aus heterogenen Bevölkerungen ergeben haben (Kleinunternehmertum, aber Probleme im Schulunterricht durch Vielsprachigkeit und multikulturelle Struktur).

Der weltweite massive wirtschaftliche Abschwung am Ende der 80er Jahre hatte unterschiedliche Auswirkungen, die sich nicht unmittelbar mit denen der vorhergegangenen ausgeprägten Rezessionsphase am Ende der 70er Jahre vergleichen lassen. Speziell die traditionellen Industriestädte und -regionen (Nordengland, amerikanischer Mittelwesten) wurden diesmal offensichtlich nicht so schwer betroffen, zum Teil natürlich deshalb, weil schon vorher ein massiver Abbau der Industrie stattgefunden hatte. Andererseits gab es starke Auswirkungen in einigen der großen Weltstädte, die am meisten durch den Boom auf dem Informationssektor in den 80er Jahren gewonnen hatten. Auf dem Bankensektor kam es zu einer starken Verminderung der Arbeitsplätze. Man könnte annehmen – ohne daß dies beweisbar wäre –, daß die Computer-Revolution der 80er Jahre nun dem Dienstleistungssektor große Produktivitätszuwächse bringt. Solche waren schon lang angesagt, aber bis dahin nicht erreicht worden. Stimmt diese Annahme, so wäre dieser Arbeitsplätzerückgang strukturell und permanent. Außerdem hat sich der Friedenszustand, der dem Ende des Kalten Krieges folgte, für einige Hochtechnologie-Konzentrationen, wie die in Südost-England und Süd-Kalifornien, die sich aufgrund von verteidigungsbezogenen Großaufträgen in den 80er Jahren sehr rasch entwickelt hatten, extrem ungünstig ausgewirkt. Als Folge weisen einige Staaten eine zunehmende regionale (und zwischenstädtische) Vereinheitlichung der Arbeitslosenraten auf, eine Erscheinung, die mitten in einer Rezession vorher nie beobachtet worden war.

Diese Veränderungen sind bis jetzt noch nicht im Detail analysiert worden. Etwas erscheint allerdings klar: Auf lange Sicht führen wichtige Kräfte, die sich auf die wirtschaftliche Struktur auswirken (die Globalisierung der Wirtschaft, der Übergang zur Informationswirtschaft), zu einem zunehmend unklarerem und rasch wechselnden Standortmuster. Eine Vielfalt von Produktionsprozessen, auch solche für hochqualifizierte Produkte mit komplexen technischen Abläufen, können nun an den verschiedensten Standorten angesiedelt werden, also auch in Niedrig-

lohnländern mit mittlerer Einkommenshöhe (Osteuropa, die "Vier Asiatischen Tiger") und sogar extremen Niedriglohnländern mit gut ausgebildeten Arbeitskräften (Chinesische Volksrepublik, eventuell Rußland). Hindernisse für den Transfer können daher nur künstlich aufgebaut werden, etwa durch die großen Wirtschaftsblöcke der Welt, die aber selbst nicht absolut abgeschlossen sein könnten (Eintritt Mexikos in die NAFTA mit den USA, mögliche Erweiterung der EU durch Einbeziehung Osteuropas in in den späten 90er Jahren). Jedenfalls werden die Hindernisse nur bewirken, daß die multinationalen Konzerne von jenen Standorten angezogen werden, in denen die Lohn- und Wohlfahrtskosten am niedrigsten sind – so wie die japanischen Auto- und Elektronikhersteller in Europa Großbritannien als den für sie günstigsten Standort erwählt haben.

Unter diesen Umständen beginnen nicht nur Staaten, sondern auch Städte ihre Politik durch eine Kombination von Strategien – einschließlich direkter und indirekter Anreize, wo immer möglich –, Public Relations und Betonung der hohen Lebensqualität (physisch wie kulturell) so auszurichten, daß sie sich am Wettbewerb um Betriebe beteiligen. Deshalb war es etwa für Glasgow so wichtig, zur "European Cultural City" ernannt zu werden, und deswegen bekommt die Abhaltung Olympischer Spiele oder anderer wichtiger Sportveranstaltungen oder auch großer Weltausstellungen, wie der EXPO '92, einen immer größeren Stellenwert. Die veranstaltenden Städte können unter Umständen mit Hilfe nationaler oder internationaler Investitionen eine erhöhte Bedeutung als Zentrum und/oder eine Verbesserung ihrer Erreichbarkeit erlangen. So brachte das "EXPO-Paket" für Sevilla neue Flughafengebäude, eine Schnellverkehrsanbindung und Telekommunikationseinrichtungen auf dem letzten Stand, und um den neuen TGV-Bahnhof für Lille entstand das Eurolille-Gelände. Kumamoto bemühte sich intensiv um einen Ausbau der Shinkansen-Strecke. Es zeigt sich deutlich, daß gerade peripher gelegene Städte sich ganz besonders intensiv an diesem Wettbewerb beteiligen, sind sie sich doch klar bewußt, daß sie von vornherein mit unvermeidlichen Nachteilen belastet sind. Aber auch zentraler gelegene Städte setzen alles daran, ihre Rolle als Dienstleistungszentren auszubauen. So wurden etwa in Pittsburgh und St. Louis oder Birmingham (England) neue Kongreßeinrichtungen geschaffen, und in Massy, einem Vorort von Paris, soll in Verbindung mit einem TGV-Bahnhof ein neues großes europäisches Geschäftszentrum entstehen.

All diese Vorhaben sind eng mit der Bereitstellung einer Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur verknüpft, die die Bedürfnisse der neuen Informationswirtschaft abdecken soll. Daraus ergibt sich folgerichtig, daß die städtische Politik in Richtung auf Wiederbelebung und Neuorientierung sehr stark von Investitionen abhängt, die entweder von nationalen Zentralstellen für den Verkehrs- oder Telekommunikationssektor beigestellt werden oder aber, wie dies in zunehmendem Maß geschieht, von privaten Telekommunikations- oder Eisenbahn-Konzernen. Auf der lokalen Ebene von Städten bringt dies immer größere Schwierigkeiten bei der Sicherung eines abgestimmten Investitionsprogramms mit sich. Die Realisie-

rung solcher Vorhaben gelang offenbar in Ländern wie Frankreich besonders gut, wo bis vor kurzem eine ausgeprägte Tradition einer zentralen Leitplanung und Kontrolle ebenso wie Staatseigentum an den wichtigsten Infrastruktureinrichtungen bestand. So wurde etwa von seiten des Staates festgelegt, daß die Route für den neuen TGV Nord Lille berühren sollte, so daß es dann der Stadt möglich war, eine 'Societe d'Economie Mixte' zu begründen, die für das notwendige Stadterneuerungsprogramm zuständig ist. In Großbritannien führt dagegen die Regierung ihre "East Thames Corridor"-Sanierung mit starker Beteiligung des Privatsektors durch und setzt damit die bei den Docklands erprobte Tradition in einem räumlich viel umfangreicheren Projekt fort.

Ein entscheidender Punkt bei diesen Projekten ist die Tatsache, daß sie eben Einzelprojekte sind – genauso wie ihre Gegenstücke in den 80er Jahren. Sie verstehen sich als einmalige, zeitlich begrenzte und räumlich beschränkte Übungen in Stadterneuerung. Die 'grands projets' in Paris stellen die Prototypen dar, obwohl bei ihnen der Anteil staatlicher Subventionen viel größer ist als sonst üblich. Wenn man sie genauer analysiert, entdeckt man, daß die 'projets' der 90er Jahre ganz unterschiedlicher Natur sind: Ihre Basisziele unterscheiden sich, ebenso die Art der Eingriffe und die Anteile der öffentlichen Hand bzw. des privaten Sektors. Ihre Spannweite reicht von recht konventionellen Übungen in Stadterneuerung über solche zur Schaffung von Immobilienwerten bis zu sehr ausgefeilten oder aber sogar ausgesprochen vagen Planungen zur langfristigen Schaffung von Innovationsmilieus, wie z.B. im Falle von Adelaides Multifunction Polis oder Sevillas Cartuja '93 (die letztere ist jüngst durch die Aufdeckung massiver Spekulation in ein schiefes Licht geraten und wird möglicherweise in eine konventionelle Aufschließung übergeführt werden). Diese ungewöhnlicheren Fälle sind besonders interessant, denn sie verlangen von den öffentlichen Stellen so etwas wie das Wagnis eines Sprungs ins Ungewisse, da man auf keinerlei Erfahrungen zurückgreifen kann. Sogar Japans MITI, der Schöpfer des internen Technopolis Programms und des MFP, seiner Export-Variante, läßt sich im Grunde auf ein soziökonomisches Experiment ungeheuren Umfangs ein.

Allerdings läuft offenbar sowohl in industrie- wie auch informationsbestimmten Städten ein sich verstärkender Differenzierungsprozeß ab, der zu einer Polarisierung innerhalb der Bevölkerung wie des Raumes führt: In allen besteht die Tendenz zur Herausbildung von wirtschaftlich absteigenden Bereichen mit sozialer Benachteiligung der dort Wohnenden. Damit hängt die Diskussion über das mögliche Anwachsen einer städtischen "Underclass" zusammen, die sich in unterschiedlicher Weise in den frühen 90er Jahren in den USA, in Großbritannien, Frankreich und Deutschland entwickelt hat (JENCKS, PETERSON 1991; KATZ 1993). Mit diesem Begriff, den manche Beobachter als unangebracht oder sogar beleidigend empfinden, soll ein ziemlich klar umschriebenes Set miteinander verknüpfter Phänomene beschrieben werden: eine Abnahme der Arbeitsplätze für ungelernete Arbeiter infolge des Übergangs zur Informationswirtschaft und der Ersatz



von Arbeitskraft in Transport und Lagerhaltung durch Kapital, die sich daraus ergebende langfristige strukturelle Arbeitslosigkeit, die Unfähigkeit der städtischen Schulen und sonstigen Ausbildungseinrichtungen, das Manko auszugleichen und den Kindern in den Innenstädten das nötige Rüstzeug für die Anforderungen der "neuen Wirtschaft" zu vermitteln, die Zunahme von (niemals heiratenden) Alleinerziehern in allen Bevölkerungsgruppen, aber besonders unter den Armen, die Konzentration dieser Phänomene in bestimmten Gebieten, besonders in Stadtzentren und zentrumsnahen Bereichen mit vorherrschenden Sozialbauten schlechter Qualität und der sich daraus ergebenden Isolation von der kulturellen Hauptrichtung, gekennzeichnet durch einen hohen Grad von Kleinkriminalität und andere Indikatoren für eine soziale Problemsituation (wie Drogenabhängigkeit und Drogenhandel). Unzweifelhaft sind diese Trends in amerikanischen Städten, wo noch eine sehr deutliche ethnische Komponente hinzukommt, quantitativ wie qualitativ stärker ausgeprägt als in Europa, wie der wirtschaftliche und soziale Abstieg und die tatsächlich flächenhafte Wüstung in einigen amerikanischen Städten, wie etwa Detroit, zeigen. Bisher wurden nirgends in Europa ähnlich große Bereiche wirtschaftlicher und sozialer Isolation entdeckt, aber einige kleinräumige Beispiele wurden von den Medien aufgegriffen und teilweise von Wissenschaftlern untersucht. Abgesehen von der ethnischen Komponente – die auch in Europa fallweise auftaucht – sind die Grundzüge einander offenbar ähnlich.

## 5. Wichtige neue Entwicklungen

Die Konsequenz dieser Entwicklungen ist, daß das entscheidende Faktorenbündel für die Politik in den 90er Jahren eine besonders heikle Struktur aufweist: Es verschärft sich offenbar zunehmend der Konflikt zwischen zwei Leitbildern und Interessenrichtungen, der vielleicht in Zukunft das traditionelle politische Auseinandergehen von Interessen zwischen Kapital und Arbeit ablösen wird. Die neuen Barrieren liegen wohl zwischen "Schaffung von Wohlstand" einerseits und "Umweltschutz" andererseits. Die Rezession der 90er Jahre hat das Anliegen "Schaffung von Wohlstand" wieder in den Vordergrund treten lassen, manchmal gerade in Regionen und Städten, wo man dies nicht erwartet hätte (so etwa Gebieten wie Südost-England, die einen markanten wirtschaftlichen Abschwung erlebten), sind doch diese Räume gleichzeitig immer noch solche mit einer starken Umweltschutzbewegung, die in zunehmendem Maß einen breitgefächerten Zusammenschluß zwischen Gruppen mit sehr speziellen Anliegen und nur einer ganz bestimmten Zweckbestimmung mit einigen allgemeiner orientierten Dachorganisationen darstellt. Sie umfaßt ein breites Spektrum, das von qualifizierten politischen Lobby-Organisationen bis zu aktionsorientierten Randgruppen-Zusammenschlüssen reicht (deren Bildung wieder von der Rezession mitbestimmt wird, da sie vielfach Langzeitarbeitslose anziehen).

Gleichgültig, ob nun das Problem Straßenbau oder Atomkraft oder Denkmalschutz oder Recycling heißt: Umweltfragen kommt im Problembewußtsein ständig hoher Stellenwert zu. Das liegt in erster Linie daran, daß besonders seit der Rio-Konferenz Umweltproblemen große Bedeutung beigemessen wird, wichtig ist aber auch, daß Fragen der Lebensqualität für die noch-immer-wohlhabende Bevölkerungsmehrheit bedeutenden Anteil an der interessengruppenorientierten Politik haben. Ein recht merkwürdiger Aspekt, der zwar nicht neu ist, aber in den 90er Jahren besonders scharf hervorgetreten ist, ist der Konflikt, der für die gleiche Gruppe oder sogar eine Einzelperson entstehen kann, wenn Produzenteninteressen (hauptsächlich die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen) und Konsumenteninteressen (vorwiegend im Zusammenhang mit Fragen kollektiven Konsums) zusammentreffen. So könnte jemand sehr wohl für die Schaffung neuer Arbeitsplätze in seinem Wohnumfeld sein, aber gegen den damit verbundenen Bedarf an neuen Wohnungen und Verkehrsleistungen, vor allem wenn diese für neue Bevölkerungsgruppen bestimmt sind oder neue Verkehrswege erfordern.

Es gibt Möglichkeiten, diese anscheinend unvereinbaren Forderungen zu harmonisieren: Grünflächen, auf Nachhaltigkeit konzipierte Stadtentwicklung mit räumlich kompakter Anlage, mit öffentlichem Verkehr statt neuen Straßen. Es ist nicht verwunderlich, daß dies die zentralen Zielrichtungen wissenschaftlicher und praktischer Planung in den 90er Jahren sind, und es muß betont werden, daß hohe Umweltqualität ein wichtiger Gesichtspunkt im Wettbewerb um interne Investitionen und bei der Förderung der lokalen Wirtschaftsentwicklung ist, dies beweist schon der Prozeß der Dezentralisierung, bei dem es in erster Linie um eine Hinausverlagerung aus großen Städten in halbländliche kleinstädtische Umgebungen geht, die hohe Lebensqualität bieten. Es sollte jedoch nicht vergessen werden, daß, obwohl jedermann einer allgemeinen Forderung nach einer nachhaltigen Entwicklung zustimmen wird, wie etwa dem vielzitierten BRUNDTLAND Bericht (WORLD COMMISSION 1987), es doch sehr schwierig ist, diese in eine spezielle Planungspolitik umzusetzen, sowohl auf lokaler wie erst recht auf subregionaler und regionaler Ebene. Es gibt schon erste wichtige Forschungsergebnisse, die eine ziemlich präzise Abschätzung der Energie-Effizienz verschiedener Stadtgrößen und Siedlungstypen bieten. Einige Regierungen haben allgemeine Planungsrichtlinien für eine nachhaltige Stadtentwicklung vorgegeben, wie "The Netherland's Fourth Report-Extra" und Großbritanniens "PPG 13" (NETHERLANDS 1991; G.B. DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT 1993), aber sehr viel mehr ist noch zu tun, und selbst dann, wenn die allgemeinen Grundsätze vollständiger vorliegen, werden Konflikte vorkommen.

Studien in Großbritannien lassen zum Beispiel vermuten, daß der Trend zur umfassenden Dezentralisierung in der Zeit seit 1960 dieses Land schon etwas vom Konzept der Nachhaltigkeit weggeführt hat (BREHENY 1993). Das Marktverhalten der Bevölkerung zeigt deutlich, daß sie Lebens- und Arbeitsverhältnisse vorzieht, die hohe Lebensqualität bieten, die aber häufig bei genauerer Analyse

vom Standpunkt des Umweltschutzes negativ zu beurteilen wären. Will man also höhere Umweltstandards erreichen, sind hohe Kosten in Kauf zu nehmen, und die müssen entweder vom Steuerzahler oder vom Konsumenten des Produkts bezahlt werden, wie dies bei der Sicherung der Wasserqualität in der EU bereits der Fall ist. In Rezessionszeiten mögen Wähler oder Kunden nicht bereit sein, diese Kosten zu übernehmen, und das könnte zu Spannungen in höheren Regierungskreisen führen, zwischen den Regierungen verschiedener Länder (oder der Bundesstaaten der USA oder der Provinzen Kanadas) oder zwischen jenen und hochrangigen europäischen oder anderen föderativen Behörden.

Außerdem schließt die neue Umweltpolitik eine komplexe Verknüpfung zwischen Landnutzungspolitik und der Politik in anderen Bereichen ein, besonders dem Wasser- und Abfallmanagement, dem Natur- und Landschaftsschutz und dem Transportwesen. So wird das Zufußgehen und das Radfahren gefördert, der Autoverkehr sowohl durch besondere Einrichtungen (Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigung) und finanzielle Maßnahmen (Maut, Straßenbenutzungsgebühren) beschränkt, im Personenverkehr der öffentliche Verkehr bei Erstellung und Betrieb von Linien subventioniert, der Autobesitz und -gebrauch durch Bestimmungen über die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte und den Autogebrauch eingeschränkt. Solche Maßnahmen liegen wohl in den meisten Ländern im Verantwortungsbereich eines Verkehrsministeriums, das mit lokalen Verkehrsbehörden zusammenarbeiten sollte. Bedenkt man die zunehmenden Spannungen zwischen Zentral- und Lokalbehörden in einigen Ländern sowie die traditionelle Rivalität zwischen Planungsstellen und Verkehrsanbietern auf beiden Ebenen, so ist dies sicher nur schwer zu erreichen.

All diese Überlegungen zeigen klar auf, daß in den 90er Jahren Landnutzungsplanung konventioneller Art für sich allein höchstwahrscheinlich nichts bringt. Eigentlich war dies im letzten halben Jahrhundert seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges wohl fast immer so, aber jetzt wird es besonders deutlich. Die wahrscheinlichsten Prioritäten der Planung in den 90er Jahren – die Wiederbelebung von Stadtgebieten, die ihre traditionelle Funktion verloren haben und eine neue brauchen, die Harmonisierung der Schaffung von Wohlstand mit Umweltschutzziele, die Sanierung gestörter Sozialstruktur – wird die Integration verschiedenster politischer Maßnahmen sowohl auf nationaler wie auf lokaler Ebene erfordern. Naturgemäß könnte die Planung isoliert und ohne diese Integration weiterzuarbeiten versuchen, aber wenn sie das tut, wird sie in der rauen, Leistungsfordernden Welt der 90er Jahre wahrscheinlich zunehmend marginalisiert und jedes Einflusses beraubt. Die notwendige Integration zu sichern, besonders – aber nicht nur – in den schwierigsten Planungsgebieten, ist nämlich die unumgängliche Voraussetzung für effektives Handeln.

Letztlich könnte diese Integration die Form strategisch abgestimmter Rahmenbedingungen haben, auf den ersten Blick ähnlich dem Planungsstil der 60er Jahre,



wie etwa im neuen Plan für die Île-de-France-Region (ANON 1991). Aber es bestehen da zwei feine Unterschiede: Während die Pläne der 60er Jahre unter dem Zwang standen, Wachstum, vor allem Bevölkerungszunahmen, zu lenken und zu kontrollieren, müssen ihre Gegenstücke in den 90er Jahren unbedingt neue Betriebsflächen bereitstellen, weil dies der neuen globalen Wettbewerbslogik entspricht. Das zeigt etwa der neue Plan für Paris im Vergleich mit seinem Vorläufer aus dem Jahr 1965. Überdies müssen sich die Pläne aus diesem Zwang heraus als sehr flexibel erweisen, haben sie sich doch sich verändernden wirtschaftlichen Gegebenheiten und Chancen anzupassen. In diesem Sinn könnte, paradoxerweise, der Entwicklungsplan für die Londoner Docklands der 80er Jahre, damals als "Anti-Planung" begrüßt (obwohl er das in Wirklichkeit ganz und gar nicht war), für die übrige Welt in den 90er Jahren ein Vorbild darstellen.

## 6. Zusammenfassung

In dieser Studie wird der Begriff "Planung" in erster Linie im Sinne einer Landnutzungsplanung verstanden, die Überlegungen zu stadtpolitischen Fragen der wirtschaftlichen Entwicklung, Sozialpolitik, des Wohnungswesens, der Verkehrsplanung und Umweltpolitik einbindet. Ein historischer Überblick bildet den Hintergrund für eine Analyse jüngster Entwicklungen. Die 90er Jahre werden als eine Periode gekennzeichnet, in der in manchen Aspekten Kontinuität vorherrscht, in anderen scharfe Umbrüche zu beobachten sind.

Die primären Ziele der Planung werden gesehen in einer Sanierung jener städtischen Bereiche, die ihre traditionelle Funktion verloren haben und nun eine neue benötigen, der Suche nach einer Strategie, die es erlaubt, unter Berücksichtigung der Forderungen des Umweltschutzes eine allgemeine Steigerung des Wohlstands zu erzielen, und einer Erneuerung zerfallener sozialer Netzwerke. In den sich offensichtlich immer stärker differenzierenden Städten polarisieren sich sowohl die Bevölkerung wie auch die städtischen Teilräume: Stadtteile erleben einen wirtschaftlichen Niedergang, und ihre Bewohner sind sozial benachteiligt – eine städtische "Underclass" kann sich entwickeln. In diesem Zusammenhang ist ein neues Problem zu bewältigen: der Druck einer Migration aus dem Ausland – in Europa aus Ost- und Südosteuropa, Nordafrika und der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten nach West- und Mitteleuropa.

Die Planungen der 90er Jahre stehen auf Grund der neuen weltweiten Konkurrenzverhältnisse vor der Aufgabe, der Wirtschaft mehr Raum zu geben und unter Berücksichtigung von Umweltschutzforderungen eine völlig neue, komplexe Integration von Landnutzungsplanung und sonstiger Politik (Wassermanagement, Abfallvermeidung bzw. -beseitigung, Naturschutz, Verkehr) zu erreichen. Nachhaltige Stadtentwicklung ist ein Hauptanliegen, kann doch hohe Umweltqualität entscheidend dazu beitragen, die Wirtschaftsentwicklung zu fördern und weitere

Dezentralisierung zu vermeiden. Auf lange Sicht werden jedoch die weltweit spürbaren wesentlichen wirtschaftlichen Trends, also die Globalisierung der Wirtschaft und der Übergang zur Informationswirtschaft, zu einem zunehmend unklaren und strukturlosen Standortmuster führen.

## 7. Summary

### **Peter Hall: The Future of Planning**

In this paper "planning" centrally means landuse planning reflecting wider urban policy concerns in the fields of economic development, social and community policy, housing policy, transport planning, and environmental policy. A cursory historical look provides the background for a description and interpretation of recent developments. The 1990s represent a decade of continuity in some respects and of sharp change in others.

The most likely priorities of planning are the regeneration of urban areas that have lost their traditional function and need a new one, the reconciliation of wealth-creation and environmental protection objectives and the rebuilding of damaged social fabric. Cities appear increasingly to be differentiating themselves, with a polarization between populations and between areas: all tend to contain areas of economic decline and social deprivation, and an urban underclass might develop. In this context a new problem is to be tackled: the pressure of migration from outside: within Europe from Eastern and South Eastern Europe, North Africa and the Commonwealth of Independent States to Western and Central Europe.

Often the 1990s plans are driven by the imperative of providing new commercial spaces as part of the new global logic of competition, and the new environmental policies involve a new and complex relationship between land use policies and policies in other areas (water and solid waste management, protection of the natural environment, transport). Sustainable urban development is one of the main new movements in planning. Good environmental quality can be an important element in promoting local economic development and preventing further decentralization. However, over the long term the major structural economic forces (the globalization of the economy, the shift to the informational economy) are leading to an increasingly volatile and footloose pattern of location.

## 8. Literaturverzeichnis

- ANON (1991), The Île-de-France Planning Strategy: Our Ambition as Europe Opens Up. (Summary of the Project presented by the Regional Executive). Paris, Conseil Regional Île-de-France.



- BENEVOLO L. (1967), *The Origins of Modern Town Planning*. Cambridge, Mass., M.I.T. Press.
- BREHENY M. (1993), *Counterurbanisation and Sustainable Urban Forms*. In: Paper presented at the Fourth International Workshop on Technological Change and Urban Form: Productive and Sustainable Cities, Berkeley, California, 14-16 April.
- CASTELLS M., HALL P. (1993), *Technopoles of the World: The Making of 21st-Century Industrial Complexes*. London, Routledge.
- CHERRY G.E. (1988), *Cities and Plans: The Shaping of Urban Britain in the Nineteenth and Twentieth Centuries*. London and New York, E. Arnold.
- CHESHIRE P.C., HAY D.G. (1989), *Urban Problems in Western Europe: An Economic Analysis*. London, Unwin Hyman.
- FALUDI A. (Hrsg.) (1993), *Dutch Strategic Planning in International Perspective (= SIS-WO Publication, 372)*. Amsterdam, Netherlands Institute for Advanced Study in the Humanities and Social Sciences.
- FRANCE, DELEGATION GENERALE AU DISTRICT DE LA REGION DE PARIS (1965), *Schema Directeur d'Amenagement et d'Urbanisme de la Region Parisienne*. Paris, Institut d'Amenagement de la Region Parisienne.
- G.B. SOUTH EAST JOINT PLANNING TEAM (1970), *Strategic Plan for the South East: Report by the South East Joint Planning Team*. London, HMSO.
- G.B. DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT AND WELSH OFFICE (1993), *Planning Policy Guidance: Transport [PPG 13]: Consultation Draft*. London, Department of the Environment.
- HALL P. (1988), *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Oxford, Basil Blackwell.
- HALL P. (1988), *London 2001*. London, Unwin Hyman.
- HALL P. (1993), *Migration and the Future of Cities*. Paper to Conference on Migration and Urbanization, Umea, Sweden. For publication.
- JENCKS C., PETERSON P.E. (Hrsg.) (1991), *The Urban Underclass*. Washington, DC, Brookings Institution.
- KATZ M. (Hrsg.) (1993), *The Underclass Debate: Views from History*. Princeton, Princeton U.P.
- NETHERLANDS, GOVERNMENT PHYSICAL PLANNING SERVICE (1966), *Second Report on Physical Planning in the Netherlands*. 2 Volumes. The Hague, Government Physical Planning Service.
- NETHERLANDS, GOVERNMENT PHYSICAL PLANNING SERVICE (1973), *Third Report on Physical Planning in the Netherlands: Orientation Report*. The Hague, Government Physical Planning Service.
- NETHERLANDS, GOVERNMENT PHYSICAL PLANNING SERVICE (1976), *Third Report on Physical Planning in the Netherlands: Report on Urbanisation*. The Hague, Government Physical Planning Service.
- NETHERLANDS, MINISTRY OF HOUSING, PHYSICAL PLANNING AND THE ENVIRONMENT (1991), *Fourth Report on Physical Planning in the Netherlands: Comprehensive Summary: On the Road to 2015*. The Hague, Ministry of Housing, Physical Planning and the Environment, Department for Information and International Relations.
- WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT (1987), *Our Common Future (Brundtland Commission Report)*. Oxford, Oxford University Press.



# 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: 1994

Band/Volume: [136](#)

Autor(en)/Author(s): Hall Peter

Artikel/Article: [Die Zukunft der Planung 37-52](#)