

## DFG Rundgespräch am IRS 30./31.03.2009: Themenkreis: Von der Arbeits- zur Wissensteilung – institutionelle und organisationale Herausforderungen der Wissensarbeit

Dietrich Henckel

### Wissensarbeit und raumzeitliche Organisation – Thesen

Die Zunahme der wissensintensiven Tätigkeiten ist begleitet (flankiert und ermöglicht) von neuen Kommunikationsformen und Möglichkeiten der telekommunikativen Distanzüberwindung (von Email bis Twitter). Trotz dieser kommunikativen Mehrgleisigkeit ist der Transport von Wissen nach wie vor auf physische – raumzeitliche – Nähe angewiesen. Es wird immer deutlicher, dass Wissen und bestimmten Formen von Information „sperrige“ Güter sind. Ein sehr gutes Beispiel dafür sind die Finanzdienstleistungen. Kaum eine andere Branche ist gleichermaßen von IuK-Technik durchdrungen, informations- und wissensintensiv und – zumindest bislang – dereguliert. In der Summe sind das ideale Voraussetzungen für hohe Freiheitsgrade in der Standortwahl. Real neigen die Finanzdienstleistungen aber international, national und städtisch zu einer so starken räumlichen Konzentration wie wohl keine andere Branche.

Wie lässt sich dieses vermeintliche Paradoxon erklären? Eine Annäherung kann über folgende Merkmale erfolgen:

- Die Art der Wissensproduktion ist in hohem Maße auf Kenntnis der Personen, Vertrauen etc. aufgebaut. Die Produktion von Wissen geschieht in Kooperation und Koordination über das einzelne Unternehmen hinaus.
- Die verarbeiteten Informationen sind in hohem Maße „verderbliche“, flüchtige Informationen, die nur etwas wert sind, so lange sie in einem kleinen Kreis (mit einem Zeitvorsprung) verfügbar sind. Sie verlieren ihren spezifischen Wert, wenn sie allgemein bekannt sind und im Netz stehen (z.B. Informationen über die Performance von Unternehmen und ihre Veränderung). (Der publizierte Geheimitipp ist daher eine *contradictio in adiecto*.)

Diese Tendenzen lassen sich zwar am Beispiel der Finanzdienstleistungen gut nachvollziehen, gelten aber nicht nur für sie, sondern auch für eine Vielzahl anderer „kreativer“ Tätigkeiten und Branchen, deren Anteil an der Beschäftigung zunehmen wird. Welche Folgen sich für die Bedeutung von Städten insgesamt und die Nachfrage nach städtischen Standorten in raumzeitlicher Nähe ergeben, hängt davon ab, welchen Anteil Branchen/Tätigkeiten mit einem hohen Bedarf an raumzeitlicher Nähe (aus den genannten oder anderen Gründen) an der Beschäftigung insgesamt haben. Hoher Bedarf an raumzeitlicher Nähe lenkt den Blick auf die systemischen Vorteile der Stadt.

Aus der Dimension der auf raumzeitliche Nähe angewiesenen Tätigkeiten leiten sich auch die Attraktivität städtischer Standorte und damit die Bedeutung von Kernstädten ab. Empirische Untersuchungen zu den *creative industries* zeigen für diese Branchen eine hohe räumliche Konzentration in Städten und eine Affinität zu gemischten Quartieren und Gebäuden.

- Zeit – Zeitvorsprünge und zeitliche Koordination – spielt in der Wissensökonomie eine zentrale Rolle: Wissensökonomie kann als eine beschleunigte Ökonomie gelten. Eine zentrale Frage für die Wettbewerbsfähigkeit ist dann, wie man Geschwindigkeitsvorteile hält.

- Städte sind Orte hoher Geschwindigkeit und der Beschleunigung, insbesondere durch das Ausmaß von Arbeitsteilung, der Parallelisierung von Prozessen und der hohen Optionalität in der Nähe. Bisher gibt es sehr wenig Empirie zur Geschwindigkeit von Städten, den Dimensionen von Geschwindigkeit und den Zeitverlusten in Städten. Die für Städte relevante Frage spitzt sich auf die Frage von Zeiteffizienz zu: Sind Städte in ihrer Organisation zeiteffizient, schaffen sie im Wettbewerb Geschwindigkeitsvorteile – im Vergleich zwischen Städten (Städtetypen) sowie Städten und anderen Räumen?
- Die Frage des Verhältnisses von zeitlicher und räumlicher Nähe und der zeitlichen Organisation und Zugänglichkeit von Stadt(teilen/quartieren) wird so zu einer sehr spannenden und die Stadtentwicklung weit reichend beeinflussenden Frage. Wie weit kann unmittelbare physische Nähe durch zeitliche Nähe (Erreichbarkeit) substituiert werden? Was wird noch als zeitliche Nähe akzeptiert?
- Damit kommt der Frage nach der Zeiteffizienz von Städten, ihrer zeiteffizienten räumlichen Organisation eine zentrale Rolle zu. Haben Städte, die zeitlich effizient organisiert sind (z.B. durch einen entsprechenden ÖPNV, aber auch viele andere Dimensionen) auch wirtschaftliche Vorteile gegenüber weniger zeiteffizient organisierten Städten? Durch welche Mechanismen oder anderen Vorteile können zeitliche Ineffizienzen kompensiert werden?
- Zu diesen Fragen unterschiedlicher Geschwindigkeiten von Städten und Stadtteilen liegen bisher meines Wissens nach keine empirischen Untersuchungen vor. Sie könnten aber für die Analyse von Stadtentwicklung in der Wissensgesellschaft Wesentliches beitragen.