

Todt, Horst

Article — Digitized Version

Probleme der Stadtentwicklung

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Todt, Horst (1974) : Probleme der Stadtentwicklung, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 54, Iss. 1, pp. 39-44

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134635>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Probleme der Stadtentwicklung

Horst Todt, Hamburg

Die Stadt und ihre Probleme sind während der letzten Jahre in das Kreuzfeuer der öffentlichen Kritik geraten. Oft entzündete sich die Diskussion an konkreten Gegebenheiten, und nicht immer bewegte sich die Argumentation auf dem Boden der Realität und der Sachlichkeit. Wir wollen versuchen, hier einen kurzgefaßten Überblick über die Regelmäßigkeiten der neueren Stadtentwicklung mit Blickrichtung auf die Bundesrepublik Deutschland zu geben.

Wachstum und Erfolg von Städten haben stets ökonomische Ursachen, mag auch die Gründung anders, z. B. politisch, motiviert sein. Zwei verschiedene ökonomische Ursachengruppen haben in der neueren Zeit die Stadtentwicklung getragen.

□ *Natürliche Eigenschaften* eines Standortes können durch eine große Zahl von Menschen nutzbar gemacht werden, denen sie auch eine Existenzgrundlage gewähren. Der Faktor Arbeit wandert gemäß den Regeln, die sich aus der *Launhardt-Weberschen Standorttheorie*¹⁾ entwickeln lassen, zum Ort der Ressourcen. Im letzten Jahrhundert haben sich die Ruhrstädte auf diese Weise entwickelt, in diesem Salzgitter. Diesem Schema folgt häufig auch in der Gegenwart der wirtschaftliche Aufbau wenig entwickelter Gebiete. In der BRD spielt es heute allenfalls eine völlig untergeordnete Rolle.

□ *Künstliche Eigenschaften* eines Standortes, nämlich die Funktion eines Zentrums des tertiären Sektors, das einem Hinterland als Marktplatz, Verwaltungs- und Dienstleistungsmittelpunkt dient, ziehen Menschen an. Dies ist die Konzeption von *Christaller*²⁾. Er sieht die Stadt als Teil eines hierarchisch geordneten Systems von Städten, die eine vollständige Versorgung des Landes mit „zentralen Gütern“, d. h. letztlich städtischen Gütern, gewährleisten. Die räumliche Kohärenz verschiedener Leistungen in einer City wird in diesem Schema nur unzureichend begründet. Man weiß heute jedoch³⁾, daß das nachfragende Publikum ein breites Sortiment gleichartiger Waren an einem Ort

und die entsprechende Freiheit der Wahl durch erhöhte Nachfrage honoriert (Lokalisations-Effekte). Es liegt auf der Hand, daß die Zusammenfassung verschiedener Leistungen an einem Ort ebenfalls im Interesse der Nachfrage und damit auch der Anbieter liegt (Urbanisations-Effekte). Lokalisations- und Urbanisationseffekte wirken sich nun auch auf andere Zweige des tertiären Sektors aus, z. B. den Großhandel und das zugeordnete Dienstleistungsgewerbe. Wir dürfen davon ausgehen, daß die Stadt von ihren Bewohnern nicht nur als Arbeitsplatz, sondern vor allem auch als Konsumort betrachtet wird. Der Standort, der aufgrund natürlicher Eigenschaften eine wirtschaftliche Existenzgrundlage bietet, ist darum noch lange nicht als Konsumplatz attraktiv – es sei denn, er entwickelt eine City und andere Einrichtungen des tertiären Sektors.

In einem Lande, das durch Knappheit an Arbeitskräften, speziell an qualifizierten Arbeitskräften gekennzeichnet ist, wie der BRD während der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, werden die Arbeitsplätze tendenziell in die Nähe der bevorzugten Konsumorte wandern. Dies gilt um so mehr, als nach den Fortschritten im Transportsektor nur noch ein kleiner Teil der Produktion – vornehmlich die Urproduktion – strikt an bestimmte natürliche Standorte gebunden ist. Diese Konzeption charakterisiert die Stadt als ein ökonomisches Gebilde, das in seiner Entwicklung weit mehr von einer *Eigengesetzlichkeit* bestimmt ist als von natürlichen äußeren Faktoren. Diese Eigengesetzlichkeit erstreckt sich

Prof. Dr. Horst Todt, 43, ist ordentlicher Professor für Volkswirtschaftslehre am Sozialökonomischen Seminar der Universität Hamburg. Schwerpunkte seiner Arbeit sind Experimentelle Wirtschaftsforschung und Regionalwissenschaft.

¹⁾ W. Launhardt: Der zweckmäßigste Standort einer gewerblichen Anlage. In: Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Bd. 26, 1882; Alfred Weber: Über den Standort der Industrien, Tübingen 1909.

²⁾ W. Christaller: Die zentralen Orte in Süddeutschland, Jena 1933; J. L. Berry und A. Pred: Central Place Studies. A Bibliography of Theory and Applications, Philadelphia 1965.

³⁾ W. J. Baumol und E. A. Ide: Variety in Retailing. In: Management Science, Vol. 3, 1956.

auf Struktur und Entwicklung der Stadt und ihres unmittelbaren Umlands; sie ist wenig ausgeprägt bei kleineren, um so mehr aber bei großen Städten. Allerdings wird das übergeordnete ökonomische System, dem die Stadt angehört, die Region, das Land, in das sie als Teil einer hierarchischen Struktur eingebettet ist, von Einfluß bleiben.

Eigengesetzlichkeit der Stadtentwicklung

Es ist nicht unsere Absicht, die Abhängigkeit einer Stadt von einem größeren System zu diskutieren, sondern die Eigengesetzlichkeit der modernen Stadt zu durchleuchten. Die räumliche Struktur der Stadt folgt bestimmten Regelmäßigkeiten, die heute in der Literatur unumstritten sind. Freilich gibt es Auffassungsunterschiede darüber, ob und inwieweit in diese Struktur durch politische Instanzen erfolgreich eingegriffen werden kann und sollte.

Die Struktur der Stadt kann als ein Schema beschrieben werden, das durchaus einen beachtlichen Spielraum im Detail aufweist. Die grundlegende Ordnungsidee stammt von *Joh. Heinrich von Thünen* (1824)⁴⁾, der als erster die Vorstellung eines ökonomischen Zentrums und mehrerer darum gelegener Ringzonen mit speziellen Bündeln ökonomischer Aktivität formulierte. Das Ringmodell der Stadt geht auf die *Chicagoer Schule*, insbesondere *Burgess* (1925)⁵⁾ zurück. Um das Zentrum der

Stadt, die City, lagern sich demnach in einer Übergangszone gewerbliche Standorte (business, light manufacture) und Slums. Es folgen Wohnringe verschiedener Standards in der Weise, daß der Weg vom Zentrum zur Peripherie durch die Quartiere der sozialen Schichten in aufsteigender Ordnung führt.

Manches Detail der Konzeption ist auf die amerikanischen Verhältnisse der zwanziger Jahre zugeschnitten. Die große Linie ist jedoch auch auf die heutigen Verhältnisse, vor allem in Europa anwendbar. Die notwendigen Korrekturen am Schema der *Chicagoer Schule* lassen sich durch eine stärkere Berücksichtigung der ökonomischen Aspekte leicht vornehmen. Den Ansatz liefert uns wiederum *Joh. H. von Thünen*, der für den extraurbanen Bereich eine abnehmende Intensität der Bodennutzung mit zunehmender Entfernung von der Stadt konstatiert hat. Auch innerhalb der Stadt gilt die entsprechende Regelmäßigkeit, die in analoger Weise wie bei *von Thünen* begründet werden kann und als Faktum evident ist. Die dichte Bebauung lockert sich vom Zentrum her zur Peripherie hin auf. Eine wesentliche Nutzungsart ist die Wohnnutzung, und es gibt in der Tat eine Tendenz, daß sich steigende Wohnansprüche bei weniger intensiver Bebauung realisieren.

⁴⁾ H. v. Thünen: Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie, 1826.
⁵⁾ E. W. Burgess: The Growth of the City. In: R. E. Park und E. W. Burgess: The City, Chicago 1925.

Tabelle 1
Beschäftigte in ausgewählten innerstädtischen Stadtteilen Hamburgs
für sechs Wirtschaftsabteilungen des tertiären Sektors

(Angaben in hundert Beschäftigten)

Jahr	Wirtschafts- abteilg.2)	Stadtteile										HH - insges.		
		(1) Altstadt		(2) Neustadt		(3) St. Pauli		(4) St. Georg		(5) Klosterort			Σ 1-5	
		abs.	% 1)	abs.	% 1)	abs.	% 1)	abs.	% 1)	abs.	% 1)		abs.	% 1)
1961	4	400	20,2	171	8,6	64	3,2	73	3,7	41	2,1	749	37,7	1986
	5	240	17,4	105	7,6	15	1,1	24	1,8	76	5,5	461	33,4	1380
	6	178	51,5	55	15,9	2	0,5	18	5,1	1	0,2	253	73,1	346
	7	131	11,0	96	8,1	61	5,1	75	6,4	6	0,5	369	31,1	1187
	8	12	8,8	12	8,3	1	0,9	11	7,7	0	0,3	37	25,8	142
	9	77	8,3	131	14,2	44	4,8	56	6,1	7	0,8	315	34,3	918
	Σ ³⁾ 4-9	1038	17,4	570	9,6	187	3,1	257	4,3	131	2,2	2184	36,7	5960
1970	4	332	16,6	135	6,7	43	2,2	81	4,0	41	2,0	631	31,5	2001
	5	325	26,3	138	11,2	9	0,7	25	2,0	78	6,3	575	46,5	1238
	6	216	46,5	74	16,0	3	0,7	27	5,9	1	0,3	322	69,4	465
	7	127	9,8	106	8,2	50	3,9	69	5,3	9	0,7	361	27,9	1295
	8	16	7,8	14	6,8	2	0,9	11	5,4	0	0,0	43	20,9	208
	9	94	9,1	120	11,6	45	4,3	66	6,5	6	0,1	331	32,1	1030
	Σ ³⁾ 4-9	1110	17,8	587	9,4	152	2,4	279	4,5	135	2,2	2264	36,3	6236

¹⁾ Anteile der in Stadtteil und Branche Beschäftigten an den in Hamburg in dieser Wirtschaftsabteilung insgesamt beschäftigten Personen.

²⁾ Die Wirtschaftsabteilungen sind: 4 Handel, 5 Verkehr und Nachrichtenübermittlung, 6 Kreditinstitute, Versicherungsgewerbe, 7 Dienstleistungen, 8 Organisationen ohne Erwerbscharakter, 9 Gebietskörperschaften und Sozialversicherungen.

³⁾ Abweichungen durch Rundungsfehler.

Quelle: Statistisches Landesamt der Freien und Hansestadt Hamburg: (a) Hamburg in Zahlen, Jahrgang 1966, Sonderheft 1, Regionalstatistischer Zahlenspiegel für Hamburg, Hamburg 1966. (b) Statistik des Hamburgischen Staates, Heft 103, Die Arbeitsstättenzählung in Hamburg am 27. Mai 1970, Hamburg 1972.

Dieser von der Chicagoer Schule postulierte Zusammenhang ist freilich recht lose. So sind vor allem in großen Städten fast überall in der Nähe des Zentrums auch Wohnviertel zu finden, die bei großer Baudichte gehobenen Ansprüchen genügen; doch bestätigt sich gleichfalls die Regel aufs neue, daß vor allem die sozial schwächeren, wenn nicht gar gefährdeten Schichten zentrumsnah siedeln. Bei dichter Bebauung und vorwiegend älteren erneuerungsbedürftigen Häusern ist es hier normalerweise möglich, niedrigere Gesamtwohnkosten zu erreichen als in den komfortablen Außenbezirken.

In der BRD beobachten wir seit Jahren, daß sich die Gastarbeiter bevorzugt zentrumsnah niederlassen, wobei die Wohnstandards häufig deutlich unter denen ihrer deutschen Kollegen liegen. Die Isolierung in speziellen Quartieren erschwert die Akklimatisierung der Ausländer, und ihre allgemeinen Lebensbedingungen schaffen leicht das Gefühl der sozialen Diskriminierung. Dies führt zu weiterer Isolation und einer negativen Einstellung zur einheimischen Bevölkerung, die sich dann wiederum in ihren Vorbehalten bestätigt sieht. Hier droht die Gefahr eines *circulus vitiosus*, der manche Parallele in Amerika findet. Wir haben hier eines der großen, aktuellen Stadtprobleme, vor allem aber ein Problem, das jetzt noch mit Aussicht auf Erfolg angegangen werden kann, ehe allzu großer Schaden entstanden ist.

Wandlungen der Stadtstruktur

Anhand der Vorstellung einer wachsenden Stadt im *von Thünen-Burgess*-Schema läßt sich ein weiteres ernstes Problem erkennen, das in der BRD auch Wirklichkeit geworden ist. Unter Stadtwachstum wird umgangssprachlich eine zunehmende Einwohnerzahl verstanden. Bei steigendem Lebensstandard nimmt jedoch die pro Kopf beanspruchte Fläche im Wohnbereich und am Arbeitsplatz zu. Selbst bei stagnierender Bevölkerungszahl wächst darum die überbaute Fläche einer Stadt; die Wohnviertel dehnen sich aus; die Fläche pro Beschäftigten wird größer, nicht nur wegen der erhöhten Anforderungen in bezug auf die Arbeitsbedingungen, sondern vor allem, weil die vom einzelnen zu bedienenden Aggregate an Ausdehnung und Zahl zunehmen. Schließlich wächst der relative Anteil des tertiären Sektors gerade in den Städten und damit vor allem auch in der City, dem Dienstleistungszentrum⁴⁾.

Wir können den Zusammenhang am Beispiel Hamburgs illustrieren. Obwohl die Gesamtbevölkerung von 1961-1970 insgesamt abgenommen hat (Tab. 2), vergrößerte sich die Beschäftigtenzahl in den der City zuzurechnenden Stadtteilen (vgl. Tab. 1), wenn

Tabelle 2
Die Entwicklung der Wohnbevölkerung für ausgewählte Großstädte in der BRD

Kreisfreie Stadt	Wohnbevölkerung (in 1000) am					Maximale Bevölkerungszahl	Datum
	31. 12. 1951	30. 6. 1960	30. 6. 1964	30. 6. 1969	31. 12. 1971		
Hamburg	1658	1830	1857	1819	1782	1857	30. 6. 65
Hannover	468	572	566	520	517	573	6. 6. 61
Bremen	463	557	585	606	595	606	30. 6. 69
Düsseldorf	540	695	702	683	650	705	30. 6. 62
Duisburg	427	502	496	461	449	504	30. 6. 62
Essen	624	727	729	706	692	730	30. 6. 62
Wuppertal	375	421	422	413	417	423	30. 6. 62
Köln	629	789	842	861	847	861	30. 6. 66
Dortmund	535	638	653	647	642	657	30. 6. 66
Frankfurt	564	667	694	662	658	694	30. 6. 64
Stuttgart	522	635	635	621	633	641	30. 6. 63
München	870	1079	1182	1303	1338	} wachsende Tendenz	
Nürnberg	382	452	468	474	480		

Quelle: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, 1953-73.

auch nur wenig bei sehr unterschiedlichen Entwicklungen in den verschiedenen Zweigen des tertiären Sektors. Für den Flächenbedarf dürfen wir mithin auf eine deutliche Zunahme schließen. Allgemein benötigt die räumlich wachsende Stadt mehr und bessere Verkehrsmittel und Straßen sowie Einrichtungen der Ver- und Entsorgung; sie wird den Raum für zusätzliche öffentliche und private Leistungen bereitstellen müssen, die mit dem erhöhten Wohlstand gefordert oder nachgefragt werden.

Die großen Städte der BRD zeigten nach einer Periode deutlichen Wachstums während der letzten Jahre eine meist ungefähr gleichbleibende oder langsam schrumpfende Bevölkerung (vgl. Tab. 2). Betrachtet man nicht die politische Einheit, sondern eine ökonomische, d. h. eine um die „Vororte“ in sinnvoller Weise zum „Verdichtungsraum“ erweiterten Großstadt, so herrscht noch immer eine schwache Bevölkerungszunahme vor (vgl. Tab. 3). Nichtsdestoweniger wachsen nicht nur die Verdichtungsräume, sondern auch die Kernstädte in ihrem physischen Volumen deutlich. Dies bedeutet jedoch nicht nur Wachstum der Stadt an den Rändern und in den Vororten, sondern auch im Kern. Die City wächst zu Lasten anderer, weniger intensiver Bodennutzungen in ihrer Nachbarschaft.

Das geschieht in Form eines recht langwierigen Prozesses. Erlaubt die Lage eines Grundstückes seinen Einschluß in die wachsende City, so läßt eine entsprechende Verwendung stets eine größere Rendite pro Flächeneinheit erwarten, als sie jede andere Bodennutzung abwirft. Darum ist die Nachfrage am Immobilienmarkt, die Grundstücke für Cityzwecke sucht, im Vorteil gegenüber den herkömmlichen Nutzungen; sie erzwingt eine all-

⁴⁾ J. Fourastié: Die große Hoffnung des 20. Jahrhunderts, Köln-Deutz 1954.

mähliche Umwandlung des Charakters der zentrurnahen Stadtviertel, weshalb die Bezeichnung „zone of transition“ (*Burgess*) so treffend ist. Obgleich alle bestehenden citynahen Standorte vom Verdrängungswettbewerb bedroht sind – die noch verbliebenen produzierenden Gewerbebetriebe, die Großhandelsfirmen, in geringem Umfange auch die Wohnquartiere der sozial besser gestellten Schichten –, erhielten doch die Viertel der sozial Schwachen die größte öffentliche Aufmerksamkeit – einmal weil ihre Verdrängung regelmäßig zu sozialen Härten führt und zum anderen weil gerade ihr Anteil an der „zone of transition“ sehr groß ist.

Die soziale Dimension dieses Problems wird meist klar gesehen, andere Aspekte bleiben dagegen normalerweise unbeachtet. So kann die Ausweitung der City durchaus im Interesse der Allgemeinheit liegen; die gesamte Bevölkerung der Stadt und ihres Hinterlandes zieht Nutzen aus einer größeren und leistungsfähigeren City. Freilich prägen die zentrurnahen Viertel auch das Gesicht einer Stadt, und ihre radikale Umgestaltung stößt auf

wachsende Ablehnung. Diese Einstellung der Bürger zur eigenen Stadt wird voraussichtlich an Gewicht gewinnen, weil einerseits die alte Bausubstanz immer „knapper“ wird und damit größere Wertschätzung gewinnt und andererseits bei wachsendem Wohlstand, verlängerter Freizeit und breiter gestreuter Bildung ein großes kulturelles Interesse zu erwarten ist.

Wohnwünsche der Bevölkerung

Ein weiterer Aspekt des Cityproblems führt zu einer tiefgreifenden Modifikation der vorangegangenen Überlegungen. Mit wachsender Ausdehnung der Stadt wird ein immer größerer Anteil der Bevölkerung cityfern wohnen. Dies entspricht auch den vorherrschenden Wohnwünschen der westdeutschen Bevölkerung: Rechnet man die Resultate einer einschlägigen Umfrage von DIVO INMAR⁷⁾ (vgl. Tab. 4) unter der Voraussetzung hoch, daß die gegenwärtigen Wohnwünsche auch tat-

⁷⁾ DIVO INMAR: Die Wohnwünsche der Bundesbürger, Gutachten erstellt im Auftrage des Bundesministeriums des Inneren, Teil I: Analysebericht, Teil II: Tabellenband, Bearbeitung: U. Thü rstein, Frankfurt 1972.

Tabelle 3
Veränderung der Wohnbevölkerung in Stadtregionen, ihren Kernstädten und Außenzonen

(in Tausend)

Stadtregion Fläche (qkm)	Jahr (Veränderung 1961 bis 1968)	Wohn- bevölkerung insgesamt	Kernstädte		Außenzonen (Ergänzungszonen + verstädterte Zonen + Randzonen)	
			absolut	%	absolut	%
Hamburg 1972	31. 12. 1961	2188	1832	83,7	356	16,3
	31. 12. 1968	2298	1823	79,3	475	20,7
	Veränd. in %	5,0	- 0,5	-	33,6	-
Hannover 1127	1961	856	573	67,0	283	33,0
	1968	907	522	57,5	385	42,5
	Veränd. in %	6,0	- 9,0	-	36,4	-
Bremen 1672	1961	813	622	76,5	191	23,5
	1968	882	667	75,7	215	24,3
	Veränd. in %	8,5	7,3	-	12,3	-
Rhein-Ruhr 6420	1961	9051	6822	75,4	2230	24,6
	1968	9405	6766	71,9	2639	28,1
	Veränd. in %	3,9	- 0,8	-	18,4	-
Frankfurt/M. 1785	1961	1475	799	54,2	676	45,8
	1968	1677	777	46,3	900	53,7
	Veränd. in %	13,7	- 2,8	-	33,2	-
Stuttgart 1834	1961	1469	638	43,4	832	56,6
	1968	1655	617	37,3	1038	62,7
	Veränd. in %	12,7	- 3,1	-	24,8	-
München 1971	1961	1450	1085	74,8	365	25,2
	1968	1762	1279	72,6	482	27,4
	Veränd. in %	21,5	17,9	-	32,1	-
Nürnberg 1236	1961	813	553	68,0	260	32,0
	1968	878	565	64,4	313	35,6
	Veränd. in %	8,0	2,2	-	20,5	-

Quelle: Olaf B o u s t e d t: Stadtregionen 1961. In: Statistisches Jahrbuch Deutscher Gemeinden, 52. Jahrgang, 1964, S. 34 ff.; Karl K ö n i g: Stand und Entwicklung der Bevölkerung 1968. In: Statistisches Jahrbuch Deutscher Gemeinden, 57. Jahrgang, 1970, S. 16 ff.

sächlich realisiert werden, so ergibt sich ein Trend zur Klein- und Mittelstadt (d. h. Mittelzentrum, Orte mit niedriger Funktion). Allerdings wünschen 60 % der Menschen, die Klein- und Mittelstädte präferieren, eine Großstadt in der Nähe. Hier zeichnet sich ein Kompromiß ab zwischen dem Wohnen im Grünen und den Vorzügen einer großstädtischen City, nämlich der Wanderung in die Randgebiete der Ballungszentren und auch in die Randlagen von Großstädten.

Das tatsächliche Verhalten bestätigt die auf hypothetischen Fragen basierenden Umfrageergebnisse (vgl. Tab. 3). Dieser Trend stärkt freilich die Konkurrenzposition von Subzentren. Wenn das Angebot in den Subzentren reichlich ist, werden Einkaufsfahrten zur City nur selten notwendig sein. Zwar bilden sich die Zentren in peripheren Wohnlagen und Vororten nur zögernd heran; trotzdem übernehmen sie Schritt für Schritt wachsende Anteile an den Cityfunktionen. Aus diesem Grunde wächst die City der Kernstadt regelmäßig langsamer als der Ballungsraum⁸⁾. Diese Entwicklung

Tabelle 4
Übergangsmatrix von tatsächlichen zu
gewünschten Wohnorten
(Angaben in %)

Bewohner von	Gewünschter Wohnort			Σ ¹⁾
	Oberzentrum	Mittelzentrum	Orte niedriger Funktion	
Oberzentren	54,7	24,3	20,1	99,1
Mittelzentren	20,7	48,0	30,7	99,4
Orten niedriger Funktion	9,9	22,2	67,5	99,6

¹⁾ Ergänzung auf 100 durch „keine Antworten“.

Quelle: DIVO INMAR: Die Wohnwünsche der Bundesbürger, Gutachten erstellt im Auftrage des Bundesministeriums des Innern, Bearbeitung: Ute Thürstein, Frankfurt 1972, Teil II, Tabellenband, Tabelle 159.

wird noch dadurch verstärkt, daß die City neuerdings auch in der BRD nicht mehr ausschließlicher Standort der Verwaltung (Industrie, Verbände, Banken) ist, die gut erreichbare Standorte bevorzugt. Während das Zentrum als der durch den öffentlichen Nahverkehr am besten erschlossene Bereich früher ganz allgemein am leichtesten erreichbar war, ist diese Position im Zeichen der Massenmotorisierung stark eingeschränkt worden. Im Gegenteil, die heutige City ist oft sowohl mit dem Pkw als auch mit den vorherrschenden öffentlichen Verkehrsmitteln nicht so gut erreichbar, wie das gewünscht wird. Es ist heute durchaus denkbar, daß die relative Schrumpfung der City in eine absolute übergeht, wie das schon vereinzelt bei amerikanischen Städten konstatiert wurde. Es leuchtet ein, daß Mittelstädte und kleinere Groß-

städte von diesen Tendenzen weniger betroffen sind. Bei Metropolen und Ballungsräumen hängt die Entlastung des Zentrums von zahlreichen Faktoren ab, z. B. von der Zahl der „gewachsenen Städte“, die eingemeindet wurden oder „vor den Toren“ der Kernstadt liegen. Vor allem aber ist der gestaltende Eingriff der öffentlichen Hand von Bedeutung.

Rolle der öffentlichen Hand

Der letzte modifizierende Aspekt des Cityproblems ist damit angesprochen. Wir haben die Stadtentwicklung bisher als einen autonomen, „inneren Gesetzmäßigkeiten“ folgenden Prozeß beschrieben. Tatsächlich steht den öffentlichen Instanzen eine ganze Reihe von Einwirkungsmöglichkeiten zur Verfügung. Man darf jedoch als Regel voraussetzen, daß die öffentliche Hand in erster Linie reagiert und nur ausnahmsweise wirklich agiert. Das bedeutet, daß sich die Gebietskörperschaften im allgemeinen dem beschriebenen Entwicklungsschema einfügen; mehr noch, sie verhelfen ihm oftmals in einer purifizierenden Weise zu voller Geltung, weil die vorherrschenden Komponenten der öffentlichen Meinung, von der sie abhängig sind, ebenfalls diesem Schema folgen. Es bleibt jedoch die entscheidende Einflußmöglichkeit in ambivalenten Entwicklungsstadien und die konkrete Planung im Detail, welche die Besonderheit der einzelnen Stadt darstellt, nicht aber ein allgemeines städtisches Problem.

Nicht die einzigen, aber die wichtigsten Instrumente der Städte zum planenden Eingriff in ihre Entwicklung sind die *Bauleitplanung* und die *Verkehrsplanung*. Die Bauleitplanung bestimmt die Flächennutzung in den Quartieren nach Art (Flächennutzungsplan) und Intensität (Bebauungsplan) und liefert der Verkehrsplanung dementsprechend Anhaltspunkte für die zukünftige Verteilung des Verkehrsaufkommens. Die Verkehrsplanung wiederum reagiert auf die manifesten und die sich abzeichnenden Unzulänglichkeiten des Systems mit Anforderung an den Flächennutzungsplan. Es ist selbstverständlich zu fordern, daß beide Planungen konsistent sind. Weiterhin basiert die Verkehrsplanung in fortschrittlichen Großstädten heute auf einer geeigneten Variante der Potentialmodelle. Leider sind wir damit schon an der Grenze des methodisch Möglichen angelangt. So gibt es keine wissenschaftlich fundierten Maßstäbe für die Bauleitplanung. Ist sie vom Ansatz her nicht sinnvoll, so nutzt es wenig, wenn sie konsequent durchdacht und durch einen „perfekten“ Verkehrsplan ergänzt wird. Was not tut, ist die Planung auf einer vorgeschalteten Stufe.

Unser oben beschriebenes Schema der Stadtentwicklung legt es z. B. nahe, zunächst einmal über das relative Gewicht von Kernstadt und Außen-

⁸⁾ J. R. Meyer, J. F. Kain und M. Wohl: The Urban Transportation Problem, Cambridge, Mass., 1971; H. Hoyt: Recent Distortions of the Classical Models of Urban Structure. In: Land Economics, Vol. XL, No. 2, 1964.