AKADEMIE FÜR
RAUMFORSCHUNG UND
LANDESPLANUNG

Klaus Zehner

# Stadtgliederung und Stadtstruktur

S. 2485 bis 2496

URN: urn:nbn:de: 0156-55992368

CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

In:

ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.):
**Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung**

Hannover 2018

ISBN 978-3-88838-559-9 (PDF-Version)
URN: http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-55993

Klaus Zehner

# Stadtgliederung und Stadtstruktur

**Gliederung**

1 Einleitung
2 Wissenschaftsgeschichtliche Entwicklung der Stadtstrukturforschung
3 Aktuelle Ansätze der Stadtstrukturforschung
4 Stadtplanerische Relevanz der Stadtstrukturforschung
Literatur

Städte lassen sich nach physiognomischen, funktionalen und sozialen Indikatoren charakterisieren. Entscheidend für das Verständnis und die Erklärung ihrer räumlichen Strukturen ist die Einbeziehung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und politischer Kräfte und Prozesse, die auf verschiedenen Maßstabsebenen skaliert sein und wirksam werden können. Zugleich wirkt die ordnende Hand von Planungsinstitutionen regulierend auf Gestalt, Funktionen und Strukturen von Städten ein.

# 1 Einleitung

Ordnungen innerhalb von Städten zu erfassen, sichtbar zu machen und sie zu erklären ist stets ein zentrales Anliegen von ▷ *Stadtforschung* gewesen. Ein Blick auf die wissenschaftsgeschichtliche Entwicklung der Stadtstrukturforschung verdeutlicht jedoch, dass sich die Fragestellungen, Arbeitsweisen und Erklärungsansätze städtischer Strukturen seit den Anfängen interdisziplinärer Stadtforschung mehrfach verändert haben.

# 2 Wissenschaftsgeschichtliche Entwicklung der Stadtstrukturforschung

Die erste Phase der Stadtstrukturforschung beschränkte sich auf die systematische Erfassung von Lagemerkmalen und der Physiognomie, d. h. der Gestalt von Städten. Auf der Grundlage akribischer Kartierungen städtebaulich-architektonischer Merkmale erarbeiteten Stadtgeographen Pläne, die es zum einen erlaubten, Städte aufgrund typischer Grundrissstrukturen (Straßenanordnung, Plätze etc.) einer historischen Stadtgründungsphase zuzuordnen (z. B. Antike, Mittelalter, Neuzeit, Industriezeitalter). Zum anderen konnten für einzelne Städte relevante Stadtentwicklungsphasen (Altstadt, Neustadt, verschiedene Vorortgenerationen) im Kartenbild sichtbar gemacht werden.

Seit den 1930er Jahren rückte verstärkt die funktionale Gliederung von Städten in den Mittelpunkt stadtgeographischer Forschungen. Mit der Veränderung des fachlichen Erkenntnisinteresses ging auch eine methodische Erweiterung einher. Neben der Kartierung gewann die Befragung zunehmend an Bedeutung, da bestimmten Stadträumen Funktionen, die nicht mehr allein durch Beobachtungen erschließbar waren, zugewiesen werden mussten.

In der Zwischenkriegszeit erfuhr die Stadtstrukturforschung wichtige Impulse aus Nordamerika. Richtungsweisend waren in diesem Kontext Arbeiten, die an der Chicagoer Schule der Sozialökologie entwickelt wurden. Als Pionierarbeit gilt das Ringmodell von Burgess (1925), das er am Beispiel von Chicago entwickelte. Das Modell spiegelt eine Einteilung der ▷ *Stadt* in funktional und sozial definierte Nutzungszonen wider, die sich in Form konzentrischer Kreise um das Hauptgeschäftszentrum anlegen. Dabei nimmt der Sozialgradient der Bevölkerung von innen nach außen zu. Konkret schließt sich an das Hauptgeschäftszentrum, den Central Business District (CBD) bzw. Loop, wie die lokale Bezeichnung des CBD für Chicago lautet, ein erster Ring an, der von Burgess als Übergangszone (zone in transition) bezeichnet wurde. In ihm liegen sowohl Industriebetriebe als auch ethnisch segregierte Einwandererviertel. Burgess wies für Chicago sowohl ein „Chinesenviertel“ als auch ein „Little Sicily“ aus. In dieser Zone ist die Kriminalitätsrate überdurchschnittlich hoch ausgebildet. In dem folgenden, sich nach außen anschließenden Ring befinden sich die Wohngebiete der Industriearbeiter, die sich aus den baulich heruntergekommenen Vierteln der Übergangszone absetzen konnten. Weiter außerhalb, im dritten Kreisring, liegen die Wohnbereiche wirtschaftlich besser gestellter mittlerer Schichten. Noch weiter außerhalb schließt sich die Pendlerzone an, die Zone der suburbs, die durch einen hohen Anteil an Personen, die Wohneigentum besitzen, geprägt ist. Das Burgess-Modell spiegelt einerseits den Zustand der funktionalen und sozialen Struktur Chicagos wider, die durch ein hohes Maß an sozialer und

ethnischer ▷ *Segregation* gekennzeichnet ist. Andererseits enthält es eine dynamische Komponente, indem es Sukzession unterstellt. Burgess nahm an, dass eine Bevölkerungsgruppe mit ihrem sozialen Aufstieg in die nächste nach außen folgende Zone eindringen würde.

Das Burgess-Modell hat von Beginn an Kritik hervorgerufen. Kritisiert wurde unter anderem, dass Burgess seine Erkenntnisse ausschließlich am Beispiel von Chicago gewonnen hat, weshalb Verallgemeinerungen nicht zulässig seien. Dass dieser Vorwurf berechtigt war, zeigte 1939 Hoyt mittels des von ihm entwickelten Sektorenmodells. Hoyt hatte die Mietpreisstruktur von 30 US-amerikanischen Städten untersucht und dabei keine Abstufung der Mietpreise in Form konzentrischer Kreise nachweisen können. Vielmehr konnte er belegen, dass sich sowohl statushohe als auch statusniedrige Wohngebiete in Form von Sektoren an das Hauptgeschäftszentrum anschließen (vgl. Hoyt 1939).

Ein drittes Modell wurde von Harris und Ullmann (1945) vorgeschlagen. Sie wiesen nach, dass fast alle großen Städte nicht nur einen einzigen Kern besitzen. Vielmehr zeigten sie, dass die großen Städte aus der Integration von Siedlungsgebieten, die sich um mehrere Kerne gebildet haben, hervorgegangen sind. Dementsprechend bezeichneten sie ihr Modell als „Mehr-Kerne-Modell".

Obwohl die drei Modelle zu Eckpfeilern der Stadtstrukturforschung wurden, ist zu betonen, dass sich ihr Erklärungswert einzig auf die schnell wachsende US-amerikanische Stadt der Zwischenkriegszeit beschränkte. Eine Übertragung auf andere Epochen bzw. Großräume der Erde ist daher problematisch.

Neue theoretische und methodische Impulse erhielt die Stadtstrukturforschung durch die Sozialraumanalyse. Begründet wurde dieser Ansatz durch die beiden US-amerikanischen Forscher Shevky und Bell (1955), die am Beispiel von Los Angeles und San Francisco zum ersten Mal eine flächendeckende social area analysis durchführten. Ausgehend von elementaren Strukturmerkmalen der modernen Industriegesellschaft postulierten sie drei grundlegende Merkmalskonstrukte (Sozioökonomischer Status, Urbanisierung/Familienstatus und Segregation/ethnischer Status), für die mithilfe von Indikatoren Indizes gebildet wurden.

Mit dieser Neuausrichtung streifte die Stadtstrukturforschung ihren deskriptiven Charakter ab und setzte sich zum Ziel, Hypothesen des sozialen Wandels zu überprüfen (▷ *Sozialer Wandel*). Dabei stand die zentrale Annahme im Vordergrund, dass die Entwicklung der städtischen Gesellschaft durch eine größere Differenziertheit und Komplexität gekennzeichnet sei. Um diesen Nachweis zu erbringen, setzten spätere Arbeiten zur social area analysis mit der Faktorenanalyse und der Clusteranalyse zwei multivariate Verfahren ein. Mit der Faktorenanalyse (bzw. Hauptkomponentenanalyse) wurde eine Reduzierung der in die Untersuchung einbezogenen Variablen auf wenige aussagefähige Dimensionen angestrebt, die der Beschreibung von sozialem Wandel dienen sollten und im Großen und Ganzen die von Shevky und Bell noch deduktiv gewonnenen Struktur- und Merkmalsdimensionen bestätigten. Mittels nachgeschalteter Clusteranalysen wurden statistische Raumeinheiten verschiedener Größen und Zuschnitte, die aufgrund dieser Dimensionen bewertet worden waren, zu Raumtypen (Clustern; ▷ *Cluster*) verdichtet. Deren Anordnung im Stadtgebiet bildete schließlich die Grundlage für verschiedene modellhafte Vorstellungen der Stadtstruktur bzw. ▷ *Stadtentwicklung* (vgl. Berry/Horton 1970). Kritik an dieser Form der Stadtstrukturforschung bezog sich hauptsächlich auf die Variablenauswahl, die als willkürlich bewertet wurde. In der Tat wurden im Rahmen der social area analysis in erster Linie Zensusdaten verarbeitet, vor allem wegen ihrer Verfügbarkeit, nicht aber weil ihre Verwendung theoretischen

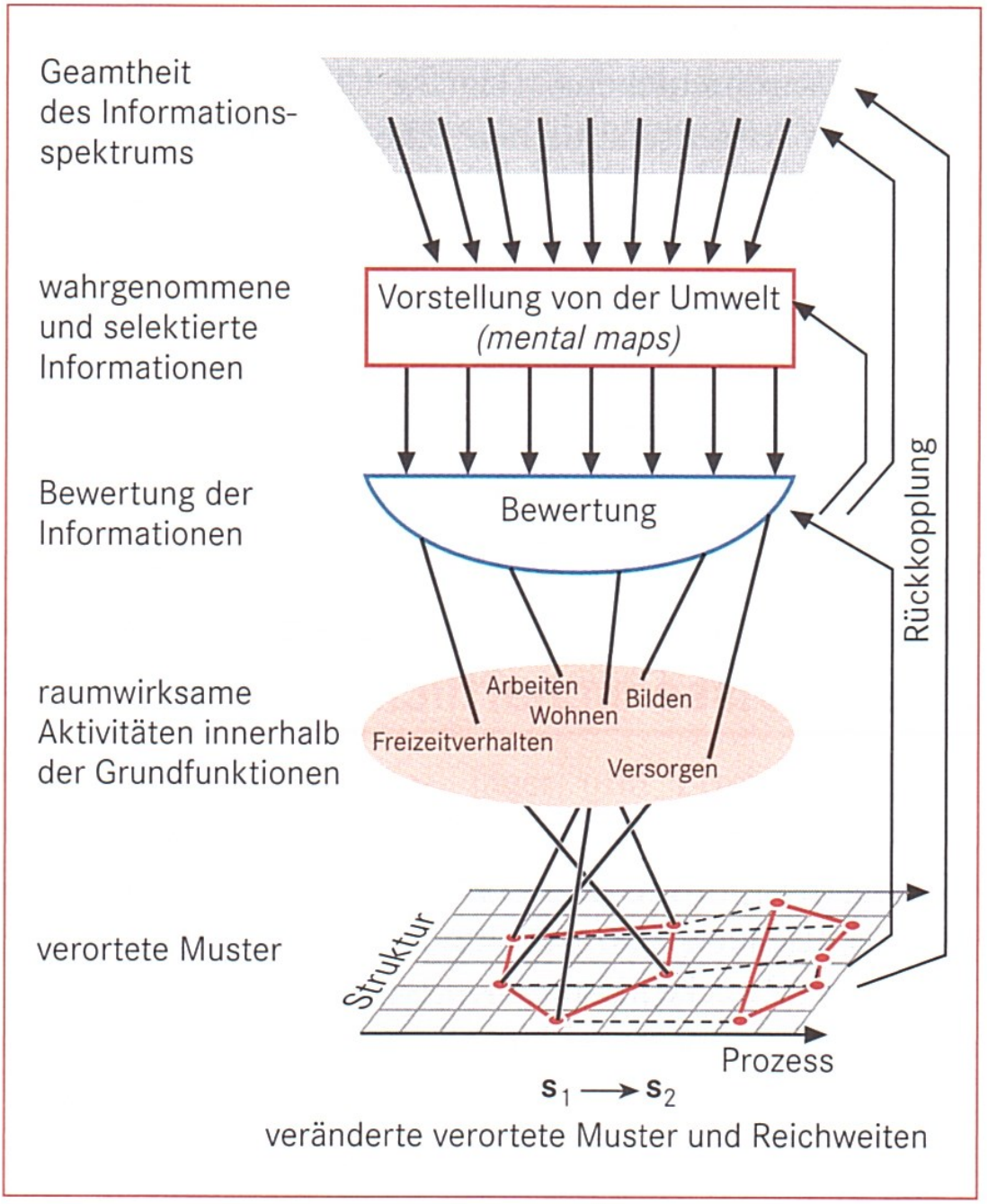
Vorüberlegungen entsprach. Des Weiteren wurde die Verschiedenartigkeit der räumlichen Bezugssysteme kritisiert. Durch die Verwendung zu großer räumlicher Einheiten blieben kleinräumige Disparitäten eventuell unentdeckt (▷ *Disparitäten, räumliche*).

In Deutschland wurde die Sozialraumanalyse in den 1970er Jahren adaptiert und auf verschiedene Großstädte angewendet. Beispielhaft genannt werden können etwa die Arbeiten von O'Loughlin und Glebe (1980) über Düsseldorf, von Manhart (1977) über Hamburg und, in jüngerer Zeit, die Studie von Gutfleisch (2007) über Frankfurt am Main. Zwischenzeitlich hatte die Sozialraumanalyse ihre Bedeutung eingebüßt. Dies lag vor allen Dingen daran, dass die Variablen und Daten aus der Sekundärstatistik immer weniger geeignet waren, um die sich zunehmend differenzierenden städtischen ▷ *Lebensstile und Milieus* (▷ *Milieu*) angemessen abzubilden. Mittlerweile hat die Sozialraumanalyse allerdings wieder an Bedeutung gewonnen. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass von den kommunalen Statistikämtern vermehrt kleinräumig aufbereitete Daten zur Verfügung gestellt werden (können). Zugleich ist das Spektrum der Variablen, das für die Analyse von Sozialräumen verwendet werden kann, deutlich angewachsen (Urban/Weiser 2006). Allerdings reduziert die multivariate Sozialraumanalyse den Menschen auf seine Eigenschaft als Träger von Merkmalen. Schnur (2014) kritisiert zu Recht, dass sein räumliches Handeln und Verhalten und seine Aneignung von Raum dabei ausgeblendet werden.

In den 1970er Jahren erhielt die geographische Stadtforschung insbesondere durch wahrnehmungs- und verhaltensgeographische Ansätze neue Impulse. Sie werden unter der allgemeinen Bezeichnung Behavioristische Ansätze zusammengefasst. Im Mittelpunkt dieser Forschungsrichtung stand die Annahme, dass städtische Strukturen durch das Verhalten und Handeln von Individuen und Gruppen beeinflusst würden. Dies könne nicht allein durch rationales, d. h. an ökonomischen Prinzipien orientiertes Handeln erklärt werden. Vielmehr spielten auch subjektive Raumwahrnehmungen, die bewusst oder unbewusst erfolgten, eine Rolle. So könnten beispielsweise bestimmte Orte in einer Stadt mit Gefühlen, wie Angst oder Euphorie, konnotiert werden. Angsträume würden beispielsweise gemieden, während Orte, die Glücksgefühle auslösten, verstärkt aufgesucht würden. Die auf diese Weise gebildeten Wahrnehmungsräume führten somit zu neuen Einteilungen von Städten, die vom Realobjektraum Stadt teilweise losgelöst seien.

Beeinflusst wurde die behavioristische Stadtgeographie von der in Nordamerika begründeten Wahrnehmungsgeographie (geography of perception). Zur Identifizierung von Wahrnehmungsräumen wurde die Methode des kognitiven Kartierens entwickelt. Mithilfe sogenannter mental maps wurde versucht, die individuelle und selektive Wahrnehmung von Räumen zu reproduzieren (vgl. Lynch 1960; Clark 1977) (s. Abb. 1).

Abbildung 1: Raumwahrnehmung als Determinante der Daseinsgrundfunktionen




Quelle: Gebhardt/Glaser/Radtke et al. 2007: 590

Ein zweiter Ansatz, der darauf abzielte, das räumliche Verhalten von Individuen zu ermitteln, stammte aus der Time Geography (▷ *Raum-Zeit-Strukturen*), die von schwedischen Wissenschaftlern, insbesondere von Hägerstrand (1970), maßgeblich geprägt wurde. Grundannahme der Vertreter dieser Schule war, dass sich die räumlichen Bewegungen von Menschen in Raum-Zeit-Pfaden abbilden lassen. Deren Reduzierung auf den Raum führe – so wurde argumentiert – zu aktionsräumlichen Mustern, die ihrerseits zu Erklärungen funktionsräumlicher Muster herangezogen werden könnten (▷ *Aktionsraum*).

## 3 Aktuelle Ansätze der Stadtstrukturforschung

Die moderne Stadtforschung betrachtet Städte als Brennpunkte globalen wirtschaftlichen und sozialen Wandels. Die zentrale Triebfeder des Wandels ist die ökonomische ▷ *Globalisierung*. Sie hat fundamentale Veränderungen der wirtschaftlichen Basis von Städten hervorgebracht hat. So hat insbesondere die Krise der fordistischen Produktion, die durch Massenfertigung, Großbetriebe und hohe Beschäftigtenzahlen geprägt war, Arbeitsmärkte und räumliche Strukturen von Städten im Globalen Norden radikal verändert. Diese Krise ist sowohl durch die Stilllegungen von Betrieben, deren Produktion das Ende ihres Lebenszyklus erreicht hatte, als auch durch Betriebsverlagerungen in Schwellenländer bzw. Länder des Globalen Südens ausgelöst worden. In vielen Städten sind durch beide Prozesse regelrechte Schneisen von Industriebrachflächen sichtbar geworden. Gemeinsam mit anderen untergenutzten Arealen, z. B. stillgelegten Güterbahnhöfen und geschlossenen Häfen, bilden diese Brachen ein stadtentwicklungspolitisch bedeutsames Potenzial an Nutzflächen, das im Zuge eines ökonomisch definierten Stadtumbaus neuen Nutzungen zugeführt werden kann (▷ *Brachfläche, Konversionsfläche*). Der ▷ *Stadtumbau* profitiert von einer Substitution industrieller Unternehmen durch die gehobene Dienstleistungsökonomie (▷ *Dienstleistungen*). Profitable Branchen stammen vor allem aus dem FIRE-Sektor (Finance, Insurance, Real Estate), hinzu kommen Branchen, die diesen Kernsektoren zuarbeiten, wie etwa Notare, Anwaltskanzleien, Wirtschaftsprüfer, Beratungsunternehmen, EDV-Spezialisten sowie die Werbe- und Medienwirtschaft. Unternehmen aus diesen Sparten sind auf gute bzw. exzellente Lagen angewiesen. Neben der City und neuerdings sogenannten Airport Cities im Umfeld von Flughäfen sind für sie vorrangig am Wasser gelegene Standorte interessant. Dort sind vielerorts neue, attraktive Quartiere entstanden, die durch eine Mischung aus hochwertigen Arbeitsplätzen, hochpreisigem Wohnraum und freizeitbezogenen Nutzungen reüssieren (▷ *Quartier/Quartiersentwicklung*). Damit entsprechen diese Viertel wegen der hier vorhandenen Funktionsmischung und Umnutzungwenigstens teilweise dem aktuellen Leitbild einer am Nachhaltigkeitsideal orientierten Stadtentwicklung. Prominente Beispiele für derartige „Waterfront-redevelopment-Projekte“ sind in Europa die London Docklands und die Hafencity in Hamburg, aber auch in kleineren Metropolen wie Düsseldorf und Köln sind ehemalige Hafenflächen erfolgreich zu neuen, dichten, funktionsgemischten Stadtvierteln am Wasser umgebaut worden (s. Abb. 2).

Abbildung 2: Der Kölner Rheinauhafen – neues, multifunktionales Quartier am Wasser

Quelle: Wikimedia Commons

Allerdings haben in der Regel nicht alle Teile der Städte in gleichem Maße von einer Substitution der wirtschaftlichen Basis bzw. von weltwirtschaftlich gesteuerten Impulsen profitieren können. Häufig kam es zu unerwünschten gesellschaftlichen Ausdifferenzierungen, mitunter sogar zur sozialen Spaltung von Städten. Zur Analyse dieser Effekte sind seitens der Stadtforschung verschiedene Hypothesen entwickelt worden, von denen die Vorstellungen von Edward Soja (1995) die größte Akzeptanz erfahren haben. Sein Modell der „dual city" oder „two speed city" unterstellt dabei, dass die ökonomische Restrukturierung der Städte eine Aufspaltung des Arbeitsmarktes in gesicherte und ungesicherte Beschäftigungsverhältnisse zur Folge habe. Diese Spaltung habe sich laut Soja in einer dichotomen sozialräumlichen Stadtstruktur niedergeschlagen.

Das Modell der dreigeteilten Stadt geht hingegen von einem Stadtzentrum („erste Stadt") aus, in dem sich hochrangige Unternehmen der globalen Dienstleistungsökonomie konzentrieren, die die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Stadt gewährleisten. Die „zweite Stadt" fasst die Wohn-, Arbeits- und Versorgungsstätten der sozial integrierten Mittelschichten zusammen. Problematisch ist die „dritte Stadt". Unter diesem Etikett werden marginalisierte Stadträume zusammengefasst, in denen sich sozial benachteiligte Gruppen (A-Viertel: Ausländer, Alleinerziehende, Arbeitslose, Asylsuchende) sammeln. Beispiele hierfür sind in der europäischen Stadt etwa an

den Stadträndern errichtete Großwohnsiedlungen aus den 1960er und 1970er Jahren. In der angloamerikanischen Stadt dagegen liegt die „dritte Stadt“ in den der Downtownnahen Wohngebieten, die von den Mittelschichten verlassen wurden und sich zu sozialen Problemgebieten bzw. Brennpunkten entwickelten. Detroit liefert hierfür das Musterbeispiel.

Ein noch differenzierteres Bild der Stadtstruktur hat Krätke (1995) entworfen, dessen Modell der „quartered city“ von einer feineren Ausdifferenzierung der sozialräumlichen Strukturen ausgeht. Krätke betrachtet die Städte als einen sozio-ökonomischen Flickenteppich aus Armutsinseln und Luxusquartieren. An die Innenstadt, die durch Büros, Shopping-Center, Urban Entertainment Center etc. geprägt ist, schließt sich die gentrifizierte Wohnstadt an. In deren aufgewerteten Altbauquartieren wie auch in modernen Apartmentkomplexen bzw. Villenvierteln residieren die jungen urbanen Eliten, die in den Unternehmen der gehobenen Dienstleistungsökonomie beschäftigt sind (▷ *Gentrifizierung*) (s. Abb. 3). Des Weiteren gliedert Krätkedie Wohngebiete des Mittelstandes, der niedrig entlohnten Arbeiterbevölkerung und der verarmten Bevölkerung aus.

**Abbildung 3: Luxusapartments (St. Georges Wharf) am Themse-Ufer in West-London**

Quelle: Eigenes Foto 2011

Den Schlüssel zum Verständnis der gesellschaftlichen Ausdifferenzierungsprozesse liefert in allen Fällen der Umbau der ökonomischen Basis der Städte. Weltwirtschaftliche Veränderungen haben jedoch nicht nur innerhalb von Städten ihre Spuren hinterlassen. Vielmehr haben sie sich auch in einer Spaltung von Städtesystemen bemerkbar gemacht. Zu den Gewinnern zählen jene Städte, die das Stigma von Deindustrialisierung und wirtschaftlichem Abschwung überwinden konnten und sich durch eine zukunftsfähige Reindustrialisierung bzw. den Ausbau der Dienstleistungswirtschaft eine neue und zukunftsfähige ökonomische Basis sichern konnten. Andere Städte haben es nicht geschafft, sich auf die veränderten Rahmenbedingungen einer globalisierten Weltwirtschaft einzustellen und blieben durch wirtschaftliche und soziale Nöte gezeichnet. So betonen Zimmer-Hegmann und Strohmeier, dass in den Kernstädten der Ballungsräume Nordrhein-Westfalens ein Drittel der Kinder und Jugendlichen keinen deutschen Pass mehr besitze und in wenigen Jahren die Mehrheit der nachwachsenden Generation dort einen Migrationshintergrund aufweise (2006: 6).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die aktuellen Stadtstrukturen maßgeblich durch den wirtschaftlichen Umbau der Städte geprägt werden. Er war der Ausgangspunkt für eine signifikante Spreizung von Arbeitsmärkten und somit auch von Einkommen, wodurch die soziale Polarisierung der Bevölkerung in Städten vorangetrieben wird.

Allerdings ist die Aufspaltung der städtischen Gesellschaft in Wohlhabende und Arme kein besonders typisches Phänomen der Gegenwart. Bereits im Zeitalter der Industrialisierung hatten sich in vielen Städten bemerkenswerte sozialräumliche Kontraste herausgebildet. Der Gegensatz zwischen dem reichen, aristokratischen Westend und dem armen, durch Hafenwirtschaft und Industrie geprägten Eastend in London liefert hierfür ein gutes Beispiel. Mancherorts hatten sich auch soziale Unterschiede zwischen der benachteiligten Unterstadt, in der Arbeiter, Handwerker und andere einfache Leute arbeiteten und wohnten, und der privilegierten Oberstadt, wo Adel und Klerus residierten, herausgebildet. Luxemburg und Quebec bilden hierfür die Musterpausen. Neu ist jedoch, dass die groben sozialräumlichen Kontraste in der Stadt des Industriezeitalters zwischen großen, zusammenhängenden Stadträumen mit unterschiedlichen, aber jeweils homogenen Sozialstrukturen einem deutlich feinkörnigeren Granulat sozialräumlicher Kontraste in der postmodernen Stadt gewichen sind. Entscheidend für die Herausbildung von Luxusvierteln sind dabei spezifische Lagequalitäten von Wohnstandorten, z. B. Nähe zu Wasserflächen, städtischem Grün, Hanglagen, Einkaufsstätten etc. Eine solche Ausdifferenzierung wird als sozialräumliche Fragmentierung bezeichnet.

## 4 Stadtplanerische Relevanz der Stadtstrukturforschung

Der durch wirtschaftliche Einflüsse angestoßene Umbau von Städten kann mitunter zu politisch und gesellschaftlich unerwünschten Entwicklungen oder sogar zu Fehlentwicklungen führen. Um diese zu vermeiden oder zu korrigieren, sind politisch-planerische Eingriffe erforderlich. Grundsätzlich sind weiche und harte Maßnahmen zu unterscheiden. Zu den ersteren zählen beispielsweise Leitbilder. Sie repräsentieren politisch und gesellschaftlich gewollte Vorstellungen bzw. Konzepte der Stadtentwicklung (▷ *Leitbilder der Stadtentwicklung*).

Ein Leitbild, das nach dem Zweiten Weltkrieg die Stadtentwicklung in Westdeutschland maßgeblich geprägt hat, ist das Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt, ein Konzept, das durch die Charta von Athen und die Gartenstadtbewegung beeinflusst war.Ein zweites wirkungsmächtiges Leitbild trug das Etikett Urbanität durch Dichte. Dieses Konzept favorisierte eine städtebauliche Verdichtung durch den Bau von Großwohnsiedlungen. Das aktuelle Leitbild orientiert sich am Prinzip der Nachhaltigkeit, die durch ▷ *Dichte* im ▷ *Städtebau*, Nutzungsmischung und ▷ *Polyzentralität* erreicht werden soll. Allerdings ist die Wirklichkeit der Stadtentwicklung vielerorts eine andere. Die fortwährende Siedlungsexpansion an den Stadträndern, eine zunehmende Entmischung von Funktionen, insbesondere in suburbanen Räumen, sowie Anstieg und Ausweitung von motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehren (▷ *Motorisierter Individualverkehr*; ▷ *Wirtschaftsverkehr*) lassen die Erreichbarkeit von als nachhaltig etikettierten Stadtentwicklungszielen fraglich erscheinen.

Sie können im Grunde nur durch die kompromisslose Anwendung harter Stadtentwicklungsinstrumente realisiert werden. Mit dem Bundesbaugesetz von 1960 wurde hierzu eine Rechtsgrundlage verabschiedet. Dieses Gesetz berücksichtigt zwei Plankategorien: Auf einer kleinmaßstäbigen Ebene wird für das gesamte Territorium einer Stadt ein ▷ *Flächennutzungsplan* aufgestellt, der flächendeckend die Hauptkategorien städtischer Nutzungen regelt. Flächennutzungspläne sind räumlicher Ausdruck der Charta von Athen, die im Kern eine Trennung von Funktionen postulierte und somit dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt entsprach (vgl. Göderitz/Rainer/Hoffmann 1957). Dieses Leitbild wiederum bedeutete eine bewusste Abkehr von der durchmischten gründerzeitlichen Stadt. Mittlerweile jedoch wird, begründet durch das Ziel nachhaltiger Stadtentwicklung, die durchmischte und kompakte Stadt als Leitbild wieder favorisiert.

Der Flächennutzungsplan bildet die Voraussetzung für eine funktionsräumlich differenzierte Stadtentwicklung. Auf seiner Grundlage können für bestimmte Teile einer Kommune Bebauungspläne aufgestellt werden (▷ *Bebauungsplan*). Diese regeln parzellenscharf Art und Maß der baulichen Nutzung. Unter ihrer Anwendung können einerseits unerwünschte städtebauliche und nutzungsbezogene Entwicklungen ausgeschlossen werden. So kann zum Beispiel die Entwicklung des Einzelhandels in Städten gesteuert werden (▷ *Einzelhandel*). Eine derartige Lenkung ist wichtig, um Zentren als funktionale, soziale und bauliche Mitten zu stärken bzw. unerwünschte Einzelhandelsansiedlungen an Stadt- bzw. Stadtteilrändern zu minimieren.

Andererseits bieten Bebauungspläne auch die Möglichkeit, sozialräumliche Entwicklungen zu gestalten. So ist eine Facette der gegenwärtigen Stadtentwicklung die Verstärkung sozialer Polarisierungstendenzen, die unreguliert zu extremen sozialräumlichen Fragmentierungen führen können. Mit entsprechenden Bebauungsplänen können derartige Fehlentwicklungen vermieden werden.

## Literatur

Berry, B. J. L.; Horton, F. E. (eds.) (1970): Geographic perspectives on urban systems. Englewood Cliffs, N.J.

Burgess, E.W. (1925): The growth of the city: An introduction to a research project. In: Park, R. E.; Burgess, E. W.; McKenzie, R. D. (eds.): The city. Chicago.

Clark, J. R. (1977): Turkish Cologne. The mental maps of Turkish workers in a German city. Ann Arbor.

Gebhardt, H.; Glaser, R.; Radtke, U.; Reuber, P. (Hrsg.) (2007): Geographie. Physische Geographie und Humangeographie. Heidelberg.

Göderitz, J.; Rainer, R.; Hoffmann, H. (1957): Die gegliederte und aufgelockerte Stadt. Tübingen.

Gutfleisch, R. (2007): Sozialräumliche Differenzierung und Typisierung städtischer Räume. Ein Methodenvergleich am Beispiel der Stadt Frankfurt am Main. Frankfurt am Main = Rhein-Mainische Forschungen 128.

Hägerstrand, T. (1970): What about people in regional science? In: Papers of the Regional Science Association 24 (1), 6-21.

Harris, C. O.; Ullmann, L. E. (1945): The nature of cities. In: The Annals of the American Acadademy for Political and Social Science 242, 7-17.

Hoyt, H. (1939): The structure and growth of residential neighborhoods in American cities. Washington.

Krätke, S. (1995): Stadt, Raum, Ökonomie. Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie. Basel. = Stadtforschung aktuell 53.

Lynch, K. (1960): The image of the city. Cambridge.

Manhart, M. (1977): Die Abgrenzung homogener städtischer Teilgebiete. Eine Clusteranalyse der Baublöcke Hamburgs. Hamburg. = Beiträge zur Stadtforschung 3.

O'Loughlin, J.; Glebe, G. (1980): Faktorökologie der Stadt Düsseldorf. Ein Beitrag zur urbanen Sozialraumanalyse. Düsseldorf. = Düsseldorfer geographische Schriften 16.

Schnur, O. (Hrsg.) (2014): Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis. 2. Aufl. Wiesbaden.

Shevky, E.; Bell, W. (1955): Social area analysis. In: Theodorson, G. A. (ed.): Studies in human ecology. New York, 226-235.

Soja, E.W. (1995): Postmoderne Urbanisierung . Die sechs Restrukturierungen von Los Angeles. In: Fuchs, G. ; Moltmann, B.; Prigge, W. (Hrsg.): Mythos Metropole. Frankfurt am Main, 125-137.

Urban, M.; Weiser, U. (2006): Kleinräumige Sozialraumanalyse. Theoretische Grundlagen und praktische Anwendung. Identifikation und Beschreibung von Sozialräumen mit quantitativen Daten. Dresden.

Zimmer-Hegmann, R.; Strohmeier, K.-P. (2007): Sozialraumanalyse. Soziale, ethnische und demographische Segregation in den nordrhein-westfälischen Städten. Dortmund.

## Weiterführende Literatur

Albers, G.; Wékel, J. (2015): Stadtplanung. Eine illustrierte Einführung. Darmstadt.

Friedrichs, J. (1977): Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. Reinbek.

Heineberg, H. (2014): Stadtgeographie.4. Aufl. Paderborn.

Bearbeitungsstand: 12/2017