

Skript: Wirtschafts- und Stadtgeographie

Fabian Bross

Dieses Skript erhebt keinerlei höheren wissenschaftlichen Anspruch und dient allein Überblickszwecken. Es umfasst ausschließlich Inhalte aus Überblicksdarstellungen, die im Literaturverzeichnis angegeben sind. Das Skript entstand im Wintersemester 2008/2009 im Rahmen meiner Vorbereitungen zur mündlichen Zwischenprüfung an der Ludwig-Maximilians-Universität München.

Inhaltsverzeichnis

Teil1: Wirtschaftsgeographie

1. Forschungsansätze/Entwicklungstendenzen	3
2. Standortfaktoren	3
3. Standorttheorien	4
4. Strukturwandel	7
5. <i>Räumliche Innovations- und Diffusionsmodelle</i>	8
6. Unternehmenscluster, Industriedistrikte und Kreative Mileus.....	9

Teil2: Stadtgeographie

1. Forschungsrichtungen der Stadtgeographie	10
2. Verstädterung/Urbanisierung	11
3. Standortstrukturtheorien	12
4. Modelle der Chicagoer Schule der Sozialökologie	15
5. Bodenrentenmodelle	16
6. Strukturmodelle und Leitbilder im Städtebau.....	16

Wirtschaftsgeographie

1. Forschungsansätze/Entwicklungstendenzen

1.1 Länder- und Landschaftskunde

Die Geographie beschäftigte sich bis ins 19. Jahrhundert vorwiegend mit der Beschreibung von Raumeinheiten (= Länderkunde). Die Phase der Länderkunde war geprägt vom Geodeterminismus, bei dem man davon ausging, „dass menschlich-wirtschaftliches Handeln in erster Linie durch die natürlichen Gegebenheiten von Raumeinheiten geprägt ist“ (HAAS & NEUMAIR 2007: 4). Als Hauptvertreter dieser Richtung gilt der Vater der Anthropogeographie FRIEDRICH RATZEL. Anfang des 20. Jahrhunderts setzte PAUL VIDAL DE LA BLACHE dem den sogenannten Possibilismus entgegen, bei dem man davon ausging, dass der Mensch nicht von der ihn umgebenden Natur determiniert wird, sondern, dass er in seinen Entscheidungen nur durch seine physischen und sozialen Grenzen eingeschränkt sei.

In den 1920er Jahren entwickelte ALFRED HETTNER eine wissenschaftliche Länderkunde, deren Ziel nicht nur noch die rein idiographische Beschreibung einzelner Raumeinheiten war, sondern auch deren Integration zu einem Gesamtbild.

Im Gegensatz dazu steht die Landschaftskunde, die versucht, die Erde in Landschaftszonen einzuteilen, in dem sie aufgrund von vergleichenden Studien verschiedene Landschaftstypen zu abstrahieren versucht (= nomothetisch).

1.2 Raumwirtschaftslehre

In den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts kommt es zu einer Abkehr von der Länderkunde. Der Paradigmenwechsel zu einer Geographie als Raumwirtschaftslehre (auch: quantitative Revolution) ist in Deutschland besonders durch den Kieler Geographentag 1969 markiert. Die Raumwirtschaftslehre als theoretische und systematische Forschungsrichtung kehrt der rein beschreibenden Länderkunde den Rücken und unterstellt dem Menschen ein Nutzenmaximierer (= Homo oeconomicus) zu sein. Bekanntheit erlangte der raumwirtschaftliche Ansatz, der versucht die räumliche Ordnung ökonomisch zu erklären (= Raum als Kostenfaktor), durch die Lehrbücher von LUDWIG SCHÄTZL.

1.3 Handlungs- und akteursorientierte Ansätze

In den letzten Jahren vollzog sich ein Paradigmenwechsel, der sich durch die Vorstellung von Raum als soziales Konstrukt ausdrückt. In den Mittelpunkt dieser Betrachtungen sind vor allem Menschen als Akteure und ihre Handlungen als „Ursache für räumliche Strukturen und Formationen“ (HAAS & NEUMAIR 2007: 5) gerückt. Der Ansatz geht also davon aus, dass dem raumrelevanten Verhalten von Menschen innere Prozesse vorgelagert sind, die dem Modell des Homo oeconomicus widersprechen. Besondere Bedeutung für diese Ansätze haben *mental maps* (bekannt vor allem durch KEVIN LYNCH in den 60er Jahren), die die mentale Repräsentation eines geographischen Raums einer Person darstellen.

2. Standortfaktoren

Standortfaktoren lassen sich beschreiben als:

- **Standortbedürfnisse:** „die Anforderungen, die ein Unternehmen an einen potentiellen Standort stellt.“ (HAAS & NEUMAIR 2007: 13)

- **Standortqualität:** „das räumlich selektive Auftreten von Standortfaktoren in unterschiedlichen Kombinationen und Ausprägungen.“ (HAAS & NEUMAIR 2007: 13)

Man sagt, dass ein Standortfaktor allgemeine Relevanz besitzt, wenn er zwei Kriterien erfüllt. Er muss erstens Auswirkungen auf die Erlöse und Kosten haben (was sich auch in nicht monetär messbaren Aufwendungen niederschlagen kann) und sich zweitens „in Qualität, Quantität und Preis räumlich“ (HAAS & NEUMAIR 2007: 14) von anderen Standorten unterscheiden. Bestimmt wird die Relevanz durch die Lokalisation und die Mobilität des Standortfaktors, welcher dispers oder konzentriert (Lokalisation) und mobil oder immobil (Mobilität) auftreten kann. Daraus leitet sich ab, dass die Relevanz eines Standortes dann am höchsten ist, wenn der Standortfaktor immobil ist und konzentriert vorkommt.

Die Qualität eines Standortes wird bestimmt durch harte und weiche Standortfaktoren. Harte Standortfaktoren wirken sich direkt auf Unternehmenskosten und -erlöse aus, sie verlieren an Bedeutung, je öfter sie in verschiedenen Regionen vorkommen. Weiche Standortfaktoren sind schwer quantifizierbar und spielen heute eine immer bedeutendere Rolle. Beispiele für weiche Standortfaktoren sind beispielsweise das regionale Image oder das gastronomische Angebot.

3. Standorttheorien

3.1 Die Industriestandorttheorie von ALFRED WEBER

ALFRED WEBER entwickelte Anfang des 20. Jahrhunderts ein normativ-deduktives Modell zur Bestimmung des optimalen Standortes eines einzelnen Industriebetriebes. Das Modell geht von folgenden Restriktionen aus:

- Rohmaterialien- und Konsumverteilung sind bekannt und gegeben
- Einheitlichkeit des Transportsystems
- Immobilität der Arbeitskräfte und Konstanz der Löhne
- Politischer, wirtschaftlicher und kultureller Raum sind homogen

Das Weber'sche Modell geht in drei Schritten vor. Zunächst untersucht man die Transportkosten, dann die Standortabhängigkeit der Arbeitskosten, hernach die Agglomerationseffekte. Bei der Ermittlung der Transportkosten geht es Weber um den sogenannten tonnenkilometrischen Minimalpunkt, also denjenigen Punkt, an dem die Transportkosten am geringsten sind. Da dieser vom Gewicht der benutzten Materialien und des Endproduktes abhängig sind, unternimmt WEBER eine Systematisierung der Materialien:

- **Ubiquitäten:** Materialien, die überall verfügbar sind; sie haben somit keine Auswirkungen auf die Standortwahl
- **Reingewichtsmaterialien:** das Material fließt zu 100% in das Endprodukt mit ein
- **Gewichtsverlustmaterialien:** Materialien, die nur teilweise oder gar nicht in das Endprodukt einfließen
-

Der Produktionsort und die Fundorte der Materialien bilden zusammen in einer graphischen Darstellung ein Standardpolygon. Nimmt man nur zwei Materialfundorte an, entsteht ein Standarddreieck. Von Belang zur Ermittlung des Punktes minimaler Transportkosten sind der Materialindex, der sich aus dem Verhältnis des Gewichts des lokalisierten Materials zu dem Gewicht des Fertigerzeugnisses ergibt:

$$\text{Materialindex: } M = \frac{\text{Gewicht des lokalisierten Materials}}{\text{Gewicht des Fertigerzeugnisses}}$$

Weiterhin von Belang ist die Summe aus dem lokalisierten Material und dem Gewicht des Endprodukts, das sogenannte Standortgewicht. Für das Standarddreieck sind nun fünf Fälle denkbar:

Fall 1

Material 1: Ubiquität

Material 2: Ubiquität

Materialindex: 0

Der optimale Produktionsort ist der Konsumort, das Dreieck schrumpft in einem Punkt zusammen.

Fall 2

Material 1: Reingewichtsmaterial

Material 2: Ubiquität

Hier gibt es zwei Möglichkeiten: (1) die Ubiquität geht nicht in das Endprodukt mit ein, es ergibt sich ein Materialindex von $M = 1$. Das Dreieck wird zu einer Linie und die Produktion kann am Fundort des Reingewichtsmaterials erfolgen, am Konsumort oder dazwischen. (2) Die Ubiquität geht ganz oder teilweise in das Endprodukt mit ein. Der Materialindex wird größer als 0 und kleiner als 1. Da nur am Konsumort keine Kosten für den Transport der Ubiquität anfallen, ist der optimale Produktionsort der Konsumort.

Fall 4

Material 1: Reingewichtsmaterial

Material 2: Reingewichtsmaterial

Materialindex: 1

Optimaler Produktionsort: Konsumort

Fall 4

Material 1: Ubiquität

Material 2: Gewichtverlustmaterial

Wiederum ergeben sich zwei Möglichkeiten: (1) Die Ubiquitäten gehen nicht in das Fertigerzeugnis ein, der Materialindex ist größer als 1. Optimaler Produktionsort ist der Fundort des Gewichtverlustmaterials. (2) Wenn die Ubiquität ganz oder teilweise mit in das Endprodukt einfließt, ist bei einem Materialindex größer als 1 der optimale Produktionsort der Fundort des Gewichtverlustmaterials, ist der Materialindex kleiner als 1, ist der Produktionsort gleich dem Konsumort.

Fall 5

Material 1: Gewichtverlustmaterial

Material 2: Gewichtverlustmaterial

Materialindex > 1

Generell gilt, dass ein Materialindex von größer als 1 den optimalen Produktionsort in Richtung des Fundortes verlagert. Ist ein Material schwerer als die anderen plus dem Endprodukt, so stellt sein Fundort den optimalen Produktionsort dar. Ist dies nicht der Fall, verlagert sich der Produktionsort je nach den Gewichten zwischen Materialfundorten und Konsumort (man kann dies mittels geometrischer, mechanischer oder computergestützter Verfahren ermitteln).

Geometrisch lässt sich der optimale Standort mittels sogenannter **Isotimen** bestimmen, die Linien gleicher Transportkosten darstellen und in diesem Modell kreisförmig um die Materialfundorte herum gelagert sind. Für die Arbeitskosten nimmt WEBER an, dass man den ursprünglichen Produktionsort nur dann aufgeben sollte, wenn die Einsparnisse durch die niedrigeren Arbeitskosten höher sind als der Mehraufwand an Kosten durch den Transport. Zur graphischen Darstellung bedient man sich der **kritischen Isodapanen**, also die Linie, die alle Punkte verbindet an welchen ein Transkostenmehraufwand durch Ersparnisse aus den Arbeitskosten ausgeglichen wird. Berücksichtigt man nun die Arbeitskosten, verlagert sich der Produktionsstandort von P_0 nach P_{opt} .

Die Agglomerationsvorteile werden ähnlich betrachtet. Die kritischen Isodapanen verbinden nun alle Punkte, für die gilt: Agglomerationsvorteil = Transportkostenmehraufwand. Zu kritisieren an diesem Modell ist neben der unrealistischen Annahme eines Homo oeconomicus die Vorstellung, dass Transportkosten nur mit der Entfernung zunehmen. In Wirklichkeit spielen hier anderen Faktoren mit ein.

3.2 Die Theorie der Landnutzung von Johann Heinrich von Thünen

JOHANN HEINRICH VON THÜNEN entwickelte in den 1820 ein Modell der Landnutzung landwirtschaftlich genutzter Flächen. In dem Modell existiert ein von der übrigen Welt komplett abgeschnittener Wirtschaftsraum, umgeben von einer homogenen Fläche. In der Mitte dieser Landschaft befindet sich eine dominierende Stadt, die die Umgebung versorgt und in welcher die in der Umgebung angebauten Agrarprodukte verkauft werden. Zentraler Begriff in dem Modell ist die sogenannte Lagerente. Die Lagerente ist die Differenz zwischen dem Ertrag und den Kosten der Bodennutzung pro Flächeneinheit:

$$R = P - C - T(d)$$

Wobei gilt:

R = Lagerente

P = Marktpreis eines Agrarprodukts

C = Produktionskosten

$T(d)$ = Transportkosten in Abhängigkeit von der Entfernung

Da die Produktionskosten aufgrund der unterstellten restriktiven Annahmen überall gleich sind und die Marktpreise sich durch Angebot und Nachfrage ergeben, ist die Lagerente umso kleiner, desto weiter sie vom Marktort weg produziert werden. Da auch Boden gepachtet werden muss und somit Geld kostet, sind die Bodenpreise dort höher, wo die Lagerente am größten ist. Da auch die Transportkosten in der Nähe des Marktortes am niedrigsten sind, wird der Boden dort auch intensiver genutzt. Es werden in einem Gebiet diejenigen Dinge produziert, die die höchste Lagerente abwerfen.

3.3 Produktlebenszyklustheorie

Die Produktlebenszyklustheorie von RAYMOND VERNON aus den 1960er Jahren geht davon aus, dass jedes Produkt einen phasenhaften Alterungsprozess durchmachen muss. Diese Phasen sind:

- **Innovationsphase:** Einführung eines neuen und wenig standardisierten Produktes, das hochqualifiziertes Personal und einen hohen Koordinationsaufwand vonnöten macht; Betriebsstandort meist in Marktnähe

- **Wachstums-/Reifephase:** Erschließung der Märkte, fortschreitende Standardisierung
- **Schrumpfungsphase:** Die Produktion wird in die Peripherie verlagert, bei Ausnutzung von Skalenvorteilen (= fallende Fixkosten pro Stück)

3.4 Profitzyklustheorie

Bei der Profitzyklustheorie wird davon ausgegangen, dass Gewinne, wie Produkte, gewissen phasenhaft verlaufenden Zyklen unterworfen sind. Im Modell sind fünf Phasen vorgesehen:

- **Null-Profit-Phase:** Forschung; Entwicklung; Prototypenbau; räumliche Konzentration
- **Super-Profit-Phase:** hohe Gewinne aufgrund einer Monopolstellung, sinkende Stückkosten, sinkende Erträge durch Konkurrenz; Agglomeration
- **Normal-Profit-Phase:** Sättigungserscheinungen; disperse Verteilung
- **Normal-minus-/Normal-plus-Profit-Phase**
- **Negativ-Profit-Phase:** Verlagerung der Produktion in Billiglohnländer

4. Strukturwandel

4.1 Begriffsbestimmung

Unter Strukturwandel versteht man die „Verschiebung der einzelnen Teile bzw. Sektoren einer Volkswirtschaft“ (HAAS & NEUMAIR 2007: 74). Wirtschaftlicher Strukturwandel ist nicht nur als Folge sondern auch als Bedingung für wirtschaftliches Wachstum zu sehen.

4.2 Die Drei-Sektoren-Hypothese

Die von COLIN CLARK und JEAN FOURASTIÉ in den 40er und 50er Jahren des 20. Jahrhunderts entworfene Hypothese geht von drei Sektoren aus, deren Anteile sich im Laufe der Zeit verschieben. Im primären Stadium ist der Agrarsektor vorherrschend. Im sekundären Stadium werden vor allem Güter im Handwerk und in der Industrie gefertigt. Mit zunehmendem technischem Fortschritt steigt die Produktivität, was zur Freisetzung von Arbeitskräften führt, die dann im tertiären Stadium im Dienstleistungssektor Arbeit finden.

4.3 Theorie der langen Wellen

Die Theorie der langen Wellen geht zurück auf NICOLAI KONDRATJEW und PETER SCHUMPETER zurück und geht davon aus, dass sich im Laufe der Zeit Phasen des wirtschaftlichen Auf- und Abschwungs von etwa 50 bis 60 Jahren Dauer wiederholen. Diese langen Wellen werden durch technische Innovationen verursacht. „Diese entziehen zunächst den alten Produktionssystemen zunehmend Produktionsfaktoren und lösen damit einen wirtschaftlichen Abschwung aus. Es folgt eine Phase der Stagnation, in der vermehrt Nachahmer der neuen Technologie auftreten und sich Multiplikatoreffekte einstellen, die positiv auf die Gesamtwirtschaft ausstrahlen“ (HAAS & NEUMAIR 2007: 76). Der darauffolgende Aufschwung ist der Durchsetzung der Innovation geschuldet.

4.4 Fordismus und Postfordismus

Die nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die 1970er Jahre in Nordamerika und Westeuropa vorherrschenden Entwicklungen werden unter dem Begriff Fordismus

subsumiert. Die durch Henry Ford zuerst in der Automobilindustrie angewendeten Strukturen von Massenproduktion standardisierter Produkte und Fließbandarbeit und die sogenannte tayloristische Arbeitsteilung (Teilung der Arbeit in viele einfach strukturierte Teilschritte) sind kennzeichnend und namensgebend für den Fordismus. Die Anwendung fordistischer Methoden führte zu hohen Produktivitätszuwächsen und starken Skaleneffekten. Die Konsumenten verlangten massenhaft nach langlebigen Konsumgütern. Kennzeichen des Fordismus sind neben der Arbeitsteilung auch eine hierarchische Raumstruktur (Hang zu Zentrum-Peripherie-Strukturen). Analog zur Arbeitsteilung spricht man von der Taylorisierung des Raums.

In den 70er Jahren kam es durch die durch stark zugenommener Größe und Komplexität starr und unsteuerbar gewordenen Unternehmen und der Ölkrise zur Fordismuskrise. Auf Seite der Konsumenten kam es zu einem Wertewandel. Statt Massenware fragte man nun vermehrt nach individuellen und ökologisch produzierten Produkten. Die Starrheiten des Fordismus konnten nur durch flexible Strukturen überwunden werden. Nachdem es immer mehr zu einer Pluralisierung der Lebensstile gekommen war, musste die Produzentenseite mit einer Flexibilisierung der Arbeitsorganisation und Produktionsprozesse reagieren. Diese Postfordismus genannte Erscheinung drückt sich in flexiblen Beschäftigungsverhältnissen genauso aus, wie in einer tiefen Produktdifferenzierung. Ein weiteres Kennzeichen des Postfordismus ist die Schwächung des Nationalstaates einerseits durch Abgabe von Kompetenzen an eine lokal-regionale Ebene und andererseits an eine supranationale Ebene und eine starke Deregulierung und Privatisierung.

5. *Räumliche Innovations- und Diffusionsmodelle*

Als Innovationen bezeichnet man Dinge (sowohl Objekte, Tätigkeiten als auch Ideen), die einem einzelnen oder einer Gruppe zuvor unbekannt waren. Erfolgreiche Innovationen entwickeln sich nicht durch ein einzelnes Individuum sondern nicht das Ergebnis eines Zusammenwirkens mehrerer Beteiligter, die in einem Netzwerk zusammenarbeiten. Innovationen müssen erfunden und verbreitet sowie gebraucht, finanziert und realisiert werden.

Die Ausbreitung einer Innovation von einem Zentrum aus wird als Diffusion bezeichnet und geschieht mittels Adoption (Übernahme der Innovation durch andere). Die Ausbreitung einer Innovation in der Zeit wird als Adoptionsrate bezeichnet und lässt sich als Kurve darstellen. Die Diffusionsphasen und Adoptorkategorien lassen sich als Normalverteilungskurve darstellen. Die Adoptoren (= sozialgeographische Gruppen) werden eingeteilt in:

- **Innovatoren:** Innovationsfreudige mit finanziellem Spielraum
- **Frühe Adoptoren:** in die lokale Gesellschaft integrierte, die Vorbildfunktionen übernehmen
- **Frühe Mehrheit:** Durchschnitt ohne besondere Eigenschaften
- **Späte Mehrheit:** Skeptiker
- **Zauderer:** Traditionsgebundene; entschließen sie sich zur Adoption ist es meist schon zu spät

Unter Expansionsdiffusion versteht man eine wellenförmige Ausbreitung und unter Hierarchiediffusion disztanzunabhängige Ausbreitung entlang einer hierarchischen Ordnung.

6. Unternehmenscluster, Industriedistrikte und Kreative Mileus

6.1 Cluster

Regionale Unternehmenskonzentrationen werden als Cluster bezeichnet. Cluster zeichnen sich durch räumliche Nähe und einen „gemeinsamen Nenner“ aus. Nicht nur konkurrierende und komplementäre Unternehmen, auch Institutionen können Teil eines Clusters sein. Bei Clustern lassen sich eine horizontale, eine vertikale Dimension, eine institutionelle und eine externe Dimension unterscheiden:

- Horizontale Dimension: mehrere Unternehmen bieten ähnliche Produkte an (= Konkurrenz)
- Vertikale Dimension: Vor- und Nachgelagerte Einheiten von Unternehmen
- Institutionelle Dimension: Herausbildung eines Regel- und Normensystems durch regionale Konzentration
- Externe Dimension: Offenheit des Clusters für externe Impulse

6.2 Industriedistrikte

Erste Überlegungen zu Unternehmenskonzentrationen stellte der Brite ALFRED MARSHALL (nicht zu verwechseln mit dem Namensgeber des Marshallplans) in den 1920er Jahren an. Unter einem Industriedistrikt versteht man ein Produktionsnetzwerk von kleinen und mittleren Unternehmen in einer Region. Solche Netzwerke bringen den Produzenten sogenannte externe Agglomerationsvorteile: gemeinsame Nutzung von Know-How, Infrastruktur oder Dienstleistungen. Die Unternehmer konkurrieren zwar einerseits miteinander, andererseits kooperieren sie auch (= Koopkurrenz).

In den 1970er Jahren wurden die Ideen von MARSHALL in Italien aufgegriffen und auf Norditalien angewendet. Die frühere Aufteilung Italiens in einen reichen Norden und einen armen Süden wurde erweitert um die Idee des sogenannten Dritten Italiens. Unter dem Dritten Italien versteht man eine Wirtschaftsstruktur von Industriedistrikten mit hohem Spezialisierungsgrad, die jeweils nur wenige Fertigungsschritte übernehmen.

Stadtgeographie:

1. Forschungsrichtungen der Stadtgeographie

1.1 Die morphogenetische Stadtgeographie

Die morphogenetische Stadtgeographie beschäftigt sich hauptsächlich mit der Grundriss- und Aufrissgestaltung von Städten.

1.2 Die funktionale Stadtgeographie

Der in den 20er und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts entstandenen funktionalen Stadtgeographie geht es vor allem um die Abgrenzung und Erforschung funktionaler Raumeinheiten (wie z.B. Gewerbegebiete, City usw.) und der Veränderung in Raum und Zeit.

1.3 Zentralitätsforschung

Hans BOBEKS Klassiker „Grundfragen der Stadtgeographie“ von 1927 enthält schon Ausführungen über die Reichweite von Funktionen. Aber der Durchbruch der Zentralitätsforschung gelingt WALTER CHRISTALLER 1933 mit seiner Arbeit „Die zentralen Orte in Süddeutschland“ in welcher er seine Theorie der Zentralen Orte ausführt. Seine Aufmerksamkeit gilt den Verflechtungen von Stadt und Land.

1.4 Städtesystemforschung

Die Städtesystemforschung leitet sich aus der Zentralitätsforschung ab und analysiert die Beziehungen zwischen Städten, versucht Raumordnungen zu erfassen, zu erklären und vorherzusagen (Leitbegriff: Städtenetze).

1.5 Kulturgenetische Stadtgeographie

Die kulturgenetische Stadtgeographie hat sich, obwohl schon in der Zwischenkriegszeit entstanden, erst in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts etabliert. Wie der Name schon andeutet geht es um Unterschiede in verschiedenen Kulturräumen und deren Entstehung.

1.6 Sozialgeographie, Stadtforschung und die Münchner Schule

In Deutschland etablierte sich der sozialgeographische Ansatz vor allem seit der Publikation von HANS BOBEKS Aufsatz „Stellung und Bedeutung der Sozialgeographie“ 1948. Große Beachtung fand der Ansatz, der sich mit sozialen Gruppen im Stadtgefüge und ihren Verflechtungen befasst, unter der sogenannten Münchner Schule der Sozialgeographie, die nicht nur, wie bislang, mit der Daseinsgrundfunktion „Wohnen und in Gemeinschaft leben“ arbeitete, sondern auch die übrigen Funktionen „Arbeiten“, „Sich-Versorgen“, „Sich-Bilden“ und „Sich-Erholen“ mit in ihre Betrachtungen aufnahm.

In jüngerer Zeit gerieten vor allem die Untersuchung von Lebensstilen und im Besonderen die Untersuchung der sogenannten Gentrification unter die Lupe der soziologischen Stadtforschung. Unter Gentrification versteht man eine Verbesserung der Qualität des Gebäudebestandes durch den Zuzug wohlhabender Schichten in einem Viertel und die damit einhergehende Verdrängung niedriger Einkommensschichten.

1.7 Quantitative Stadtgeographie

Diese Richtung der Stadtgeographie ist stark theoriegeleitet und untersucht Theorien und Modelle der Stadt mit geostatistischen Methoden.

1.8 Verhaltens- und handlungsorientierte Stadtgeographie

Aufbauend auf behavioristischen Theorien untersucht die verhaltensorientierte Stadtgeographie die Wahrnehmung und die Bewertung von Städten. Dieser Ansatz wurde durch BENNO WERLENS handlungsorientierte Sichtweise ergänzt, die menschliche Tätigkeiten in den Vordergrund stellt.

1.9 Angewandte Stadtgeographie

Die angewandte Stadtgeographie versucht Konzepte für die Gestaltung von Städten zu entwickeln (etwa zur Verkehrsberuhigung).

2. Verstädterung/Urbanisierung

2.1 Der Stadtbegriff

Es existiert keine genau abgrenzbare Definition des Begriffes Stadt, u.a. deshalb, weil die Übergänge zum Land oft fließend sind (man spricht vom sogenannten Stadt-Land-Kontinuum). Unterschieden werden kann die Stadt statistisch-administrativ nach Einwohnerzahlen oder etwa historisch-juristisch. Dies geschah früher nach dem von einem Landesherrn vergebenem Rechtsstatus einer Stadt (Stadttitels), heute wichtig in Deutschland ist der Unterschied zwischen kreisangehörigen und kreisfreien Städten (der Unterschied besteht darin, dass bei Ersteren Verwaltungsfunktionen vom Kreis übernommen werden, die bei Zweiteren die Stadt übernimmt).

Aus geographischer Sicht versteht man unter einer Stadt grob eine größere, geschlossene Siedlung mit hoher Einwohnerdichte, innerer funktionaler Gliederung usw.

2.2 Die Begriffe Verstädterung, Urbanisierung und Urbanität

Auch hier besteht bei verschiedenen Autoren keine Einheit über die Bedeutung der Begriffe. Um keine Verwirrung zu stiften, wird hier nicht auf unterschiedliche Auffassungen eingegangen, sondern nur eine grobe Definition dargestellt:

- **Urbanisierung:** Prozess der Ausbreitung qualitativer städtischer Lebensweisen
- **Urbanität:** städtische Lebens-, Verhaltens- und Wirtschaftsweisen
- **Verstädterung:** Prozess der Ausbreitung quantifizierbarer Faktoren (Fläche, Einwohner u.ä.)
- **Demographische Verstädterung:** Steigerung der Anzahl der Personen, die in Städten leben (innerhalb eines eingegrenzten Raumes).
- **Verstädterungsgrad:** Anteil der Stadtbevölkerung gemessen an der Gesamtbevölkerung
- **Verstädterungsrate:** Zuwachsrate des Verstädterungsgrads
- **Suburbanisierung:** Expansion und Dekonzentration von Städten (z.B. Bevölkerungssuburbanisierung, Industriesuburbanisierung)
- **Exurbanisierung:** Verlagerung des Wachstums in ländliche, zwischenstädtische Regionen, die aber noch durch Pendlerverkehr mit der Stadt verbunden sind
- **Periurbanisierung:** seit den 60er Jahren v.a. in Frankreich genutzter Begriff, der sich weitestgehend mit Sub- und Exurbanisierung deckt

- **Counterurbanisierung:** seit den 70er Jahren vor allem in den USA beobachtetes Phänomen der Bevölkerungsabnahme (bzw. Stagnation) in Verdichtungsräumen, verursacht durch Arbeitsplatzverluste; weiterhin schließt der Begriff das damit in Zusammenhang stehende Wachstum von Mittel- und Kleinstädten ein; sinkt die Wachstumsrate, spricht man von relativer Counterurbanisierung, ist der Verlust von Bevölkerung absolut, spricht man von absoluter Counterurbanisierung
- **Intraurbane Ruralisierung:** bezeichnet Prozesse der Verländlichung von Städten vor allem in Entwicklungsländern (z.B. Siedlungsformen, Verhaltensformen oder Sozialformen)
- **Verstädterung als Detribalisierung:** Auflösung der Bindungen der vom Land in die Stadt abgewanderten Menschen von ihren Herkunftsorten

3. Standortstrukturtheorien

3.1 Die Theorie der Zentralen Orte

1933 veröffentlichte der deutsche Geograph WALTER CHRISTALLER seine Arbeit „Die zentralen Orte in Süddeutschland“ in der er seine auf ökonomischen Überlegungen basierende Theorie der Zentralen Orte darlegte. CHRISTALLER ging bei seiner Theorie, mit welcher er die Verteilung von verschiedengroßen Siedlungen im Raum erklären wollte, von folgenden (teilweise stark restriktiven) Annahmen aus:

- Dienste und Güter werden von Menschen nicht in gleicher Häufigkeit benötigt; Lebensmittel werden beispielsweise häufiger nachgefragt als Kuckucksuhren und werden daher zentraler angeboten (= sind leichter erreichbar)
- Umso seltener ein Gut benötigt wird, umso größer muss das Absatzgebiet sein, um Gewinne zu erwirtschaften
- Die Menschen verhalten sich gemäß dem Modell des Homo oeconomicus (siehe Kasten)
- Zentrale Orte sind so im Raum verteilt, dass kein Gebiet unterversorgt bleibt
- Homogenität des Raumes, in dem fast alles konstant ist
- Transportkosten sind variabel und nehmen proportional zur Distanz zu

Homo oeconomicus

Das aus der Wirtschaftswissenschaft stammende Modell des Homo oeconomicus geht von einem Menschen aus, der völlig rational handelt, über sämtliche Informationen bezüglich des Erfolgs seiner Handlungen und deren Alternativen verfügt, nach Nutzenmaximierung strebt (Maximierung der Gewinne & Minimierung der Ausgaben).

Unter Zentralität verstand CHRISTALLER den Bedeutungsüberschuss eines Standorts, über die Versorgung der dort Ansässigen hinaus. Später wurde der Begriff weiter gefasst und darunter die gesamte Bedeutung eines Standortes gegenüber den umliegenden Standorten verstanden. Die Theorie geht von oberen Grenzen der Reichweite aus:

- **Obere Grenze der Reichweite:** „Der Punkt, von dem an die Entfernung so groß ist, dass der Verbraucher sie zum Produkterwerb nicht mehr zurückzulegen bereit ist [...].“ (HAAS & NEUMAIR 2007: 46)

- **Untere Grenze der Reichweite:** „Punkt, bis zu dem die steigende Entfernung vom Absatzort eine Mindestabsatzmenge zur kostendeckende Produktion zulässt [...].“ (HAAS & NEUMAIR 2007: 46f.)

Die Reichweiten der Güter sind aufgrund der vereinfachten Annahmen kreisförmig. Wie in Abbildung 1 ersichtlich (in der nur die untere Reichweite Berücksichtigung findet) bleiben bei der linken Anordnung einige Gebiete unterversorgt. Da aber kein Gebiet unterversorgt sein soll, kommt die mittlere Anordnung zustande. Aufgrund des Bestrebens der Konsumenten ihre Einkaufswege zu minimieren entstehen, wie in der rechten Anordnung zu sehen, hexagonale Marktgebiete.

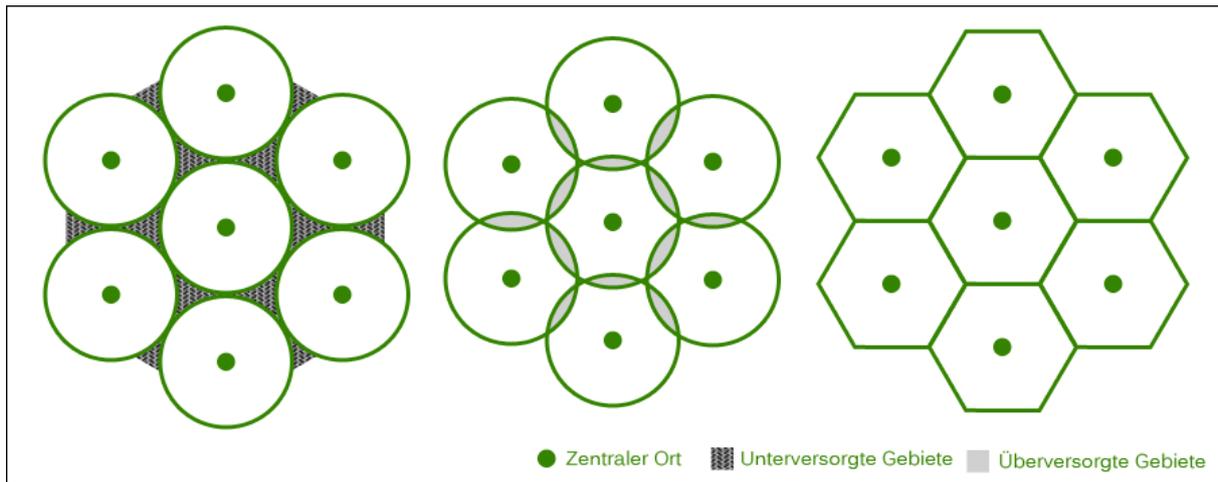


Abbildung 1: Entwicklung des Hexagonalschemas (nach: HAAS & NEUMAIR 2007: 47)

Durch eine geometrische Anordnung von Zentralen Orten ergeben sich drei wesentliche Eigenschaften:

- **Zentralitätsstufen:** hierarchische Stufung der Zentralen Orte; beispielsweise versorgt ein Ort der Zentralitätsstufe A seine Umgebung mit den Gütern G_1 , G_2 und G_3 , wobei G_1 die höchste Zentralität aufweist, i.e. die höchste Reichweite aufweist. Da nun in dem Gebiet zwischen den Reichweiten von G_1 und G_3 das dritte Gut noch kostendeckend hergestellt werden kann, entstehen dort, „wo die Marktgebiete dreier A-Standorte aufeinander treffen[...] neue Angebotsstandorte (B-Zentren)“ (HAAS & NEUMAIR 2007: 47).
- **Anordnung:** Es lassen sich weitere Güter hinzufügen und es entstehen neue Hierarchieebenen, die eine symmetrische und reguläre Anordnung aufweisen;
- **Zuordnungsregel:** „Auf jeder Zentralitätsstufe enthält ein Ergänzungsgebiet drei Ergänzungsgebiete der nächstniedereren Stufe.“ (Heineberg 2000: 84); Man spricht vom Zuordnungsfaktor $K = 3$

Kritisiert wurde das Modell vor allem deswegen, weil die von CHRISTALLER gemachten restriktiven Annahmen nicht der Realität entsprechen. Vor allem wurde eingewendet, dass Menschen niemals völlig rational handeln, nie über vollständige Informationen verfügen (siehe Homo oeconomicus) und der Raum nie Homogenität aufweist. Des Weiteren wurde die Kopplung von Besorgungen außer acht gelassen.

3.2 Die Theorie der Marktnetze

Um die Verteilung von Produktionsstandorten im Raum zu erklären entwickelte AUGUST LÖSCH die Theorie der Marktnetze (1944). Wie CHRISTALLER ging auch

LÖSCH von restriktiven Annahmen aus, wie beispielsweise von der Homogenität des Raums. Für jeden Produktionsstandort ergeben sich verschiedene Zuordnungsfaktoren, die davon abhängen, wie viele Orte versorgt werden. Geht man z.B. von einem Hexagonalschema aus, nimmt also an, dass ein Produktionsstandort von sechs Siedlungen umgeben wird, die das Gut beziehen und sich an der Grenze des Marktgebietes befinden, ergibt sich ein Zuordnungsfaktor von $K = 3$. Dieser kommt zustande, da die sechs Siedlungen zu jeweils einem Drittel vom Produktionsstandort versorgt werden und der Produktionsstandort auch selbst versorgt.

Im Mittelpunkt des Systems legte LÖSCH einen Standort, der allein alle Güter produziert und rotierte um diesen herum alle möglichen Marktnetze, bis sich die höchstmögliche Überlagerung von Produktionsstandorten ergab. So entstanden jeweils sechs Sektoren mit niedriger und hoher Standortdichte.

3.3 Exportbasis-Theorien

Im sogenannten Ein-Regionen-Modell werden die Exporte einer Region als Motor der Wirtschaft angesehen. Neben Ex- und Importen werden in diesem Modell auch Ersparnisse gemessen (Exporte werden anhand von exogenen Einkommensströmen gemessen). Das Geld, das durch Exporte in eine Region fließt, wird von den im Exportsektor Arbeitenden größtenteils in der Region (in diesem Falle eine Stadt) wieder ausgegeben. Ein Teil dieses Kapitals geht an Service-Beschäftigte, die ihr Geld wieder in der Region ausgeben. Ist der Service-Sektor schlecht ausgebaut, müssen dessen Dienste importiert werden und das Geld fließt aus der Stadt. So fließen nicht nur Gelder sondern auch Arbeitsplätze ab.

Mit Exportbasis-Theorien lassen sich auch mittels Stufenmodellen Siedlungsstrukturen in ehemaligen Kolonialgebieten erklären.

3.4 Polarisierungstheorien

Das Hauptaugenmerk dieser Theorien liegt auf kumulativen Entwicklungsprozessen, die durch Ungleichgewichte hervorgerufen werden.

- **Theorie der Wachstumspole:** FRANÇOIS PERROUX (1952) ging bei seiner Theorie der Wachstumspole von einer ungleichgewichtigen Industrialisierung aus. Wachstumsstarke Industrien üben demzufolge starke Polarisierungseffekte und auf Zulieferindustrien Rückkopplungseffekte aus. Die Zulieferindustrien sorgen dann dafür, dass neue Produkte entwickelt werden, was in der Realität allerdings so nicht nachgewiesen werden konnte.
- **Modell der zirkulären Verursachung kumulativer sozioökonomischer Prozesse:** Der schwedische Ökonom GUNNAR MYDRAL publizierte dieses Modell 1959, welches davon ausgeht, dass die Veränderung einer Variablen die Veränderungen anderer Variablen (was zu kumulativen Prozessen führt). Diese Veränderungen wurden als zirkulär beschrieben.

3.5 Zentrum-Peripherie-Modelle

Zu den bekanntesten dieser Modelle zählt das Zentrum-Peripherie-Modell von JOHN FRIEDMANN aus den 1960er Jahren. FRIEDMANN geht von verschiedenen Entwicklungsstufen der Industrialisierung aus, welche jeweils typische Raumstrukturen aufweisen. Von Bedeutung ist hier vor allem das Verhältnis zwischen Zentren und Peripherien. Das Modell, das in Bezug auf Entwicklungsländer nur bedingt angewendet werden kann, geht von vier Stufen der wirtschaftlichen Entwicklung aus, die jeweils eine typische räumliche Organisation aufweisen.

- **Präindustrielle Phase** (geringe Beziehungen; stabile Raumstruktur)

- **Transitionale Phase** (beginnende Industrialisierung; Konzentration auf ein Zentrum = Zentrum-Peripherie-Struktur)
- **Industrielle Phase** (Multikern-Struktur; Entwicklung von Subzentren)
- **Postindustrielle Phase** (hierarchisches Gleichgewichts-System)

In eine ähnliche Richtung geht die von HARRY RICHARDSON entwickelte **Polarization-Reversal-Hypothese** aus den 1980er Jahren, die besagt, dass sich ähnliche Prozesse auch in Entwicklungsländern wiederholen werden (besonders die Entstehung nationaler Subzentren), was allerdings von verschiedenen Seiten als problematisch aufgefasst wird.

4. Modelle der Chicagoer Schule der Sozialökologie

Die Chicagoer Schule entstand zu Beginn des 20. Jahrhunderts unter den besonderen Voraussetzungen, dass Chicago 1892 den ersten soziologischen Lehrstuhl erhielt, ein hohes Bevölkerungswachstum aufwies und eine gute Datenlage herrschte. Die Vorstellungen der Forscher waren stark von Darwinistischem Gedankengut, insbesondere vom Kampf ums Dasein geprägt.

4.1 Das Ringmodell von ERNEST BURGESS

Der Kanadier ERNEST BURGESS entwickelte in den 1920er Jahren ein ringförmiges Stadtmodell am Beispiel von Chicago, wo er beobachtete, dass Einwanderergruppen (Stichwort: Wohnsegregation) dazu neigten, entlang des Stadtzentrums (des sogenannten Loops) anzusiedeln. In dieser Übergangszone siedelten sich zudem Leichtindustrie und Geschäfte an. Um die Übergangszone herum siedelten sich nach außen hin immer wohlhabendere Menschen an. Auf die Übergangszone folgt die Arbeiterwohnzone, auf diese ein Mittelschichtwohngebiet und schließlich eine Pendlerzone mit Vororten.

Burgess ging u.a. von folgenden Annahmen aus:

- **Ungleichmäßige Nutzungsverteilung:** In jeder Zone dominieren unterschiedliche Nutzungen (z.B. Tertiärer Sektor im CBD)
- **Ringförmige Ausdehnung:** Die Ausdehnung einer Stadt geschieht so, dass die Nutzungen und Gruppen einer Zone in die nächsthöhere eindringen; diese Ausdehnung geschieht ringförmig

Deutlich wird im Burgess-Modell unter anderem, dass sich in zentraler Lage an Verkehrsknotenpunkten der CBD ausbildet, der die höchsten Bodenpreise aufweist. In den daran anschließenden ringförmigen Zonen ist die Nutzung umso intensiver, desto höher die Bodenpreise sind. In der Übergangszone sind die dort vorher ansässigen bessergestellten Schichten aufgrund der geringen Wohnstandards und der sich dort ansiedelnden Industrie verdrängt worden. Um kurzfristig Gewinne zu erwirtschaften wurde in die sich dort befindlichen Objekte kaum mehr investiert. Somit handelt es sich um ein Prozessmodell.

4.2 Das Sektorenmodell nach HOMER HOYT

Das von HOMER HOYT in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts entwickelte Sektorenmodell entstand auf der Grundlage empirischer Forschungen. HOYT untersuchte die Mietpreisstruktur und ihre Raumverteilung von 30 amerikanischen Städten. Während BURGESS in seinem Modell vor allem von der Expansion gewerblicher Nutzungen ausging, stellte HOYT Überlegungen ausgehend von Wohnstandortveränderungen der oberen Schichten an. Eine der bedeutendsten Hypothesen des Modells ist der sogenannte Filtereffekt, durch den sich ein sektorales Wohngebiets-Verteilungs-Muster ergibt. Der Filtereffekt besagt, dass wenn eine

Gruppe, die eine höhere Miete bezahlt ihr Wohngebiet verlässt, dringt eine Gruppe nächstniederen Status in das Gebiet ein. Eine Gemeinsamkeit mit dem Burgessmodell ist die Anordnung der Stadt um ein Zentrum.

4.3 Das Mehrkerne-Modell nach CHANCEY HARRIS & EDWARD ULLMANN

Das Mehrkerne Modell von HARRIS & ULLMANN, das zwar nicht weiter spezifiziert, was genau Kerne sind, geht davon aus, dass sich im Laufe der Entwicklung einer Stadt mehrere Kerne ausbilden, die sich auf verschiedene Funktionen spezialisieren und diese mit der Größe der Stadt zunehmen.

5. Bodenrentenmodelle

Bodenrentenmodelle dienen der Erklärung von Bodennutzung in Staaten, welche über einen freien Bodenmarkt verfügen. Versucht wird hier vor allem die Herstellung einer Beziehung zwischen:

- **Lagerente:** Nettogewinn, den eine gewisse Fläche an einem gewissen Standort abwirft
- **Bodenpreisüberbietungen durch Flächennachfrager**

Da das Angebot an Flächen (besonders von zentral gelegenen) begrenzt ist, steigen die Bodenpreise bei steigender Nachfrage (sogenannte Positionsgüter). Wird die lagebedingte Bodenrente in eine Matrix eingetragen (Bodenrente auf der Ordinate und Distanz zum Stadtzentrum auf der Abszisse) kann man die Bodenrente in Abhängigkeit zur Zentrumsentfernung veranschaulichen. Die Bodenrente ist der Realität aber von zahlreichen anderen Faktoren (etwa Verkehrsanbindung) abhängig.

6. Strukturmodelle und Leitbilder im Städtebau

6.1 Historische Idealmodelle

Eines der ältesten Idealbilder einer Stadtkonzeption findet sich in der antiken griechischen Stadt im sogenannten Hippodamischen Schema. Ab ungefähr 450 v.d.Z. kam es im Mittelmehrraum vermehrt zu Stadtneugründungen, die gemäß des Hippodamischen Schemas angelegt wurden. Die Nutzungen in den sich durch das Rechtecksraster ergebenden Bereiche wurde vorher festgelegt. Dieses Schema einer schachbrettartig angeordneten Stadt hatte u.a. Einfluss auf die römischen Städte.

6.2 Idealstadtmodell der Renaissance

Auch in der Renaissance legte man Wert auf eine geometrisch gegliederte Stadtgestaltung. Aus Veränderungen im Befestigungswesen heraus ergab sich durch das sogenannte Vaubansche System eine starke horizontale Gliederung der Stadt. Das Vaubansche System ist ein Bastionssystem mit einem weitgestaffelt gebauten Befestigungsgürtel.

6.3 Städtebau im 19. Jahrhundert

Das 19. Jahrhundert konzentrierte sich weitgehend, wie auch in den Epochen zuvor, mehr auf Grundriss, denn auf Aufrissgestaltung. Interessant im 19. Jahrhundert sind die Entwicklungen, die mit der sogenannten Gründerzeit eintreten. Aufgrund der durch die Industrialisierung bedingten stark zunehmenden Land-Stadt-Wanderungen kam es zu einer Wohnungsnot in Deutschland. Vorherrschend für die Gründerzeit war

ein stark an die italienische Renaissance angelehnter Architekturstil, mit dem erst der Jugendstil brach. Durch die Wohnungsnot sah man sich gezwungen, viele Städte stark zu erweitern. Großes Vorbild hierfür war vor allem Paris mit seinem „Mietskasernenbau“. Neben dem Mehrfamilien-Mietshausbau legte man Wert auf die Anlage von breiten Boulevards, Diagonalstraßenverbindungen und die Anlage von Sternplätzen. Sichtbar wird die Vorbildfunktion von Paris im sogenannten Hobrecht-Plan für Berlin von 1862. Der Plan, ohne Angabe der Bebauung, war ein reiner Straßenfluchtlinienplan und auf 100 Jahre angelegt.

Vorherrschend im 19. Jahrhundert war der technische Städtebau, die besondere Gewichtung von sanitären und baupolizeilichen Vorschriften und die Vorstellung einer Stadt, deren Bebauungsdichte nach außen hin abnimmt.

6.4 Das Gartenstadtmodell

Anknüpfend an die Utopisten im 19. Jahrhundert entwickelten sich im 20. Jahrhundert eine Großstadtfeindlichkeit (romantische Re-Agrarisierung), die im Gartenstadtmodell von EBENEZER HOWARD Ausdruck findet. Das Modell, bzw. die aus ihm resultierende Gartenstadtbewegung fordert aufgrund des als unangenehm empfundenen Städtewachstums die Erbauung von Gartenstädten, die maximal 32000 Einwohner haben sollten um eine Kernstadt mit maximal 250000 Einwohnern herum. Die Gartenstädte sollten von der Zentralstadt durch einen Grüngürtel getrennt sein und selbst ebenfalls sehr aufgelockert und begrünt sein. Charakteristisch für die Gartenstadtidee sind desweiteren die Trennung der Funktionen, die radiale Anordnung der Straßen, die Obergrenze der Ausdehnung. Zwar wurden zahlreiche Städte gegründet, die sich als gartenstadtähnlich bezeichnen lassen, eine reine Gartenstadt, wie sie von HOWARD geplant war, wurde allerdings nie realisiert. Dennoch hatte die Gartenstadtidee starke Auswirkungen auf die Stadtplanung.

Literaturverzeichnis:

HAAS, HANS-DIETER & NEUMAIR, SIMON-MARTIN: Wirtschaftsgeographie. Darmstadt 2007.

HEINEBERG, HEINZ: Stadtgeographie. Paderborn 2000.

HEINEBERG, HEINZ: Stadtgeographie. Paderborn 2006.

SCHÄTZL, LUDWIG: Wirtschaftsgeographie 1. Theorie. 3., überarbeitete Auflage. Paderborn 1988.