



# **Hochschule für öffentliche Verwaltung und Finanzen Ludwigsburg**

Welchen Zielen dient die Einführung der neuen  
Baugebietskategorie „Urbane Gebiete“ in die  
Baunutzungsverordnung?  
- Eine Betrachtung aus baurechtlicher  
und soziologischer Sicht

## **Bachelorarbeit**

zur Erlangung des Grades eines Bachelor of Arts (B.A.)  
im Studiengang  
gehobener Verwaltungsdienst – Public Management

vorgelegt von  
Annika Büning

Studienjahr 2017/2018

Erstgutachter: Prof. Dr. Jörg Dürrschmidt  
Zweitgutachter: Manfred Schubert

# Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>II</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>IV</b>
<b>Anlagenverzeichnis</b>	<b>V</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2. Das urbane Gebiet</b>	<b>5</b>
2.1 Der neue Paragraph 6a in der BauNVO	5
2.2 Der Vergleich mit anderen Baugebietskategorien	5
2.2.1 Der Vergleich mit dem Mischgebiet § 6 BauNVO	6
2.2.2 Der Vergleich mit dem Gewerbegebiet § 8 BauNVO	8
2.2.3 Der Vergleich mit dem Kerngebiet § 7 BauNVO	9
2.2.4 Fazit	10
<b>3. Die Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt als Leitbild</b>	<b>12</b>
3.1 Die Leipzig Charta	12
3.2 Ihre Umsetzung mit Hilfe der urbanen Gebiete	14
3.2.1 Die Verbesserung der Infrastruktursysteme	14
3.2.1.1 Das Leitbild der kompakten Stadt	16
3.2.1.2 Das Leitbild der dezentralen Konzentration	18
3.2.2 Die Qualität der öffentlichen Räume	19
3.2.3 Die Beachtung der benachteiligten Stadtquartiere	20
3.2.4 Allgemein	21
<b>4. Experteninterviews</b>	<b>22</b>
4.1 Die methodische Einordnung	22
4.2 Expertenmeinungen zu den urbanen Gebieten	23
<b>5. Die Attraktivität der Städte</b>	<b>25</b>

<b>5.1</b>	<b>Die Stadt als Wohnort</b>	<b>26</b>
5.1.1	Die Stadt als attraktiver Wohnort für Singles	27
5.1.2	Die Stadt als attraktiver Wohnort für Familien/Partnerschaften	28
5.1.3	Die Stadt als attraktiver Wohnort für Senioren	29
<b>5.2</b>	<b>Der öffentliche Raum</b>	<b>30</b>
<b>5.3</b>	<b>Die Anonymität</b>	<b>32</b>
<b>5.4</b>	<b>Die Mobilität</b>	<b>35</b>
<b>6.</b>	<b>Stadtstress</b>	<b>36</b>
<b>7.</b>	<b>Der Wandel der Stadtentwicklung</b>	<b>38</b>
<b>8.</b>	<b>Postmoderne Stadtpolitik</b>	<b>41</b>
<b>9.</b>	<b>Die Erfolgsformel postmoderner Stadtentwicklungspolitik: Die 3 Ts (Richard Florida)</b>	<b>43</b>
<b>10.</b>	<b>Fazit</b>	<b>46</b>
	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>VIII</b>
	<b>Erklärung</b>	<b>XIII</b>

# Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
EU	Europäische Union
GFZ	Geschossflächenzahl
GRZ	Grundflächenzahl
o.g.	oben genannt/e/en
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
UN	United Nations
UNO	United Nations Organization

# Anlagenverzeichnis

- **Anlage 1:** Interviewleitfäden zu den Interviews mit dem Amtsleiter vom Stadtplanungsamt der Stadt Backnang Herrn Stefan Setzer und Herrn Albrecht Burkhardt vom Fachbereich Stadtplanung und Vermessung der Stadt Ludwigsburg
- **Anlage 2:** Transkriptionen der o.g. Interviews
- **Anlage 3:** Ergebnisprotokolle der o.g. Interviews
- **Anlage 4:** Güßgen, Florian: Hauptsache Mittendrin, in: Stern Extra, 23.04.2015, S. 70-78
- **Anlage 5:** Wehaus, Rainer: Die Städte wachsen, die Dörfer verlieren, in: Backnanger Kreiszeitung, Nr. 155, 09.07.2015, S. 12
- **Anlage 6:** Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Startseite, lexica, DE, Dezentrale Konzentration, <https://www.arl-net.de/lexica/de/dezentrale-konzentration?lang=en> [04.06.2017]
- **Anlage 7:** Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit: Presse, Pressemitteilungen, Hendricks: „Novelle des Baurechts macht Städte fit für die Zukunft“, 30.11.2016  
Pressemitteilung Nr. 307/16,  
<http://www.bmub.bund.de/pressemitteilung/hendricks-novelle-des-baurechts-macht-staedte-fit-fuer-die-zukunft/> [29.07.2017]
- **Anlage 8:** Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit: Startseite, Service, Bürgerforum, Häufige Fragen (FAQ), Bauplanungsrechtsnovelle: Was sind die Vorteile des urbanen Gebiets?,

[http://www.bmub.bund.de/service/buergerforum/haeufige-fragen-faq/faq-detailansicht/?no\\_cache=1&tx\\_irfaq\\_pi1%5BshowUid%5D=591](http://www.bmub.bund.de/service/buergerforum/haeufige-fragen-faq/faq-detailansicht/?no_cache=1&tx_irfaq_pi1%5BshowUid%5D=591)

[04.08.2017]

- **Anlage 9:** Der Bundesrat: Plenum, PlenumKOMPAKT, Urbane Gebiete, 31.03.2017, <http://www.bundesrat.de/DE/plenum/plenum-kompakt/17/956/013a.html?view=main%5BDrucken%5D> [29.07.2017]
- **Anlage 10:** Destatis Statistisches Bundesamt: Startseite, Presse & Service, Presse, Pressemitteilungen, 43 Millionen Privathaushalte im Jahr 2035, Pressemitteilung Nr. 067 28.02.2017, [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17\\_067\\_122.html](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17_067_122.html) [23.07.2017]
- **Anlage 11:** Die Bundesregierung: Aktuelles, Zusammenleben in der Stadt, Neue Spielräume für den Wohnungsbau, 12.04.2017, <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2016/11/2016-11-30-urbane-gebiete.html> [23.07.2017]
- **Anlage 12:** DStGB Deutscher Städte- und Gemeindebund: Startseite, Aktuelles, 2017, BauGB-Novelle tritt am 13. Mai 2017 in Kraft, 10.05.2017, <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Aktuelles/2017/BauGB-Novelle%20tritt%20am%2013.%20Mai%202017%20in%20Kraft/> [01.08.2017]
- **Anlage 13:** Schader Stiftung: Startseite, Themen, Stadtentwicklung und Wohnen, Stadtentwicklungspolitik, Umsetzung der Leipzig Charta: Rahmenbedingungen für kommunale Stadtentwicklung von Lütke Daldrup, Engelbert, 25.08.2008, <https://www.schader-stiftung.de/themen/stadtentwicklung-und-wohnen/fokus/stadtentwicklungspolitik/artikel/umsetzung-der-leipzig->

[charta-rahmenbedingungen-fuer-kommunale-stadtentwicklung/](#)

[04.08.2017]

- **Anlage 14:** Spiegel Online: Nachrichten, Gesundheit, Psychologie, Stress, Lärm, Isolation: Großstädte machen psychisch krank „Stadtstress ist Kriechstress“, 09.03.2015, <http://www.spiegel.de/gesundheit/psychologie/leben-in-der-grossstadt-stress-laerm-isolation-a-1022495.html> [15.08.2017]
- **Anlage 15:** Spiegel Online: Nachrichten, Wissenschaft, Mensch, Demografie Deutschlands, Bertelsmann-Studie: Deutschland schrumpft und vergreist bis 2030, 08.07.2015, <http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/deutschland-bevoelkerung-schrumpft-bis-2030-um-halbe-million-a-1042605.html> [22.07.2017]

# 1. Einleitung

In fast allen deutschen Medien sind heutzutage Schlagzeilen über die nicht zufriedenstellende Wohnraumsituation, die allgemeine Wohnungsnot, den nicht vorhandenen sozialen Wohnraum, die zukünftigen demografischen Veränderungen und die zunehmenden boomenden Metropolen in Deutschland zu lesen.

Ein Großteil der Menschen möchte wieder in die Städte ziehen. Sie wollen dort sein, wo sich das Leben abspielt. So könnte man zumindest denken, wenn man sich die wachsenden Großstädte in Deutschland einmal ansieht. Doch ist das wirklich der Fall?

Junge Menschen hat es auch schon früher in die Metropolen gezogen, das ist nichts Neues. Dort gibt es Arbeitsplätze, Bildungschancen und Freizeitangebote. Doch sobald sie selbst eine eigene Familie gründeten, bevorzugten viele allerdings wieder das Leben auf dem Land. Denn dort kann man sich zum Beispiel leichter den Wunsch eines eigenen Hauses mit Garten ermöglichen und hat generell mehr Platz. Dazu kommen die bessere Luft und das Gefühl von Ruhe und Freiheit. Auf die Angebote der Stadt muss man deswegen jedoch nicht verzichten, denn diese ist in wenigen Minuten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Doch heutzutage spielt der Traum „Suburbia“ immer öfter keine große Rolle mehr. Die jungen Menschen zieht es wie früher in die Städte, aus den überwiegend gleichen Gründen. Was sich jedoch geändert hat, ist, dass sie dort auch wohnhaft bleiben und nicht wie damals wieder zurück auf das Land ziehen. Nicht zuletzt deswegen, weil die Angebote der Kinderbetreuung ausgebaut wurden und man aufgrund von S- und U-Bahnen sowie der Erfindung der E-Bikes und des Carsharings auch auf das eigene Auto verzichten kann, auf welches man zum täglichen Pendeln vom Land in die Stadt angewiesen wäre.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> vgl. Güßgen, Hauptsache Mittendrin, Stern Extra 23.04.2015, S. 72.



Somit erscheint es überaus logisch, dass sich die Bürger und Politiker Gedanken über die Zukunft ihrer (Groß-)Städte bezüglich der Wohnraumsituation machen (müssen). Die eingangs genannten Themen der Schlagzeilen sind durchaus berechtigt, wenn man sich einmal die Prognosen für die kommenden Jahre vor Augen hält:

Eine Studie der Bertelsmann Stiftung sagt voraus, dass die Bevölkerungszahlen bis 2030 in den Ballungsräumen Deutschlands erheblich steigen, in den ländlichen Regionen dagegen sinken werden. Die umliegenden Kommunen im Einzugsbereich der größeren Städte werden einen Zuwachs von bis zu 30 Prozent erreichen. Genauer gesagt ist zum Beispiel in Berlin mit einem Zuwachs von 10,3 Prozent, in Hamburg mit 7,5 Prozent und in Bayern mit 3,5 Prozent zu rechnen. Dahingegen müssen sich Orte in ländlichen Gebieten allerdings auf einen Bevölkerungsrückgang von bis zu ca. 14 Prozent einstellen. Laut der Prognose wird die Bevölkerung in Sachsen-Anhalt um 13,6 Prozent, in Thüringen um 9,9 Prozent und in Mecklenburg-Vorpommern und im Saarland um jeweils 7,9 Prozent zurückgehen.<sup>2</sup>

Dazu kommt der demografische Wandel. Bis 2030 soll die Zahl der über 80-jährigen bundesweit auf 6,3 Millionen steigen, was ein Plus von nahezu 50 Prozent im gegenüber heute bedeutet. In Berlin beispielsweise wird die Zahl der Hochbetagten um 75 Prozent steigen, in Schleswig-Holstein um 69 und in Brandenburg um 61 Prozent. Im Gegensatz zum Osten Deutschlands ist die Veränderung in Westdeutschland nicht ganz so gravierend. In Nordrhein-Westfalen wird bis 2030 ein Anstieg von 36 Prozent der über 80-jährigen und im Saarland ein Anstieg von 32 Prozent erwartet. Trotzdem muss auch hier von Versorgungslücken der älteren Menschen ausgegangen werden.<sup>3</sup> In den ländlicheren Regionen gibt es weniger Ärzte sowie Pflegekräfte, eine stetig schrumpfende Anzahl an Filialen von Sparkassen und Banken und die Wege zu täglichen

---

<sup>2</sup> vgl. Wehaus, Die Städte wachsen, die Dörfer verlieren, BKZ 09.07.2015, S. 12.

<sup>3</sup> vgl. Spiegel online, Deutschland schrumpft und vergreist, 08.07.2015, <http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/deutschland-bevoelkerung-schrumpft-bis-2030-um-halbe-million-a-1042605.html>.

Versorgungseinrichtungen, wie beispielsweise Supermärkten, sind länger. Aufgrund dessen verlagern auch viele ältere Menschen ihren Wohnsitz in die Stadt, wo das Leben für sie zwar finanziell aufwendiger ist, unter Umständen jedoch vorteilhafter.

Doch nicht nur die wachsenden Ballungsräume und der Trend der Landflucht werden verschärft in den kommenden Jahren zum Tragen kommen. Hinzu kommt auch die Problematik der steigenden Anzahl an Haushalten. Während es 2015 bundesweit noch 40,8 Millionen Haushalte gab, geht man für das Jahr 2035 von 43,2 Millionen aus. Hiervon werden dann 2035 nur noch 8,8 Millionen Haushalte aus drei oder mehr Mitgliedern bestehen, anstatt der 9,9 Millionen, die es im Jahr 2015 einmal waren. Daraus resultiert, dass die Anzahl der Ein- und Zweipersonenhaushalte steigt, genauer gesagt um mehr als 2 Millionen in den kommenden 20 Jahren.<sup>4</sup> Die Tendenz zu kleineren Haushalten beeinflusst somit ebenso die problematische Wohnraumsituation in Deutschland und seinen Ballungsräumen.

Einen weiteren Faktor macht das Thema Preise und Finanzierung aus. Gerade in den Städten sind kaum bezahlbare Wohnungen zu finden, zumindest nicht für Studenten, Familien und allgemein für Menschen mit geringem Einkommen. Verschlimmernd kommt die Unterbringung der Flüchtlinge hinzu, die die Kommunen immer wieder vor Herausforderungen stellt. Um ausreichend angemessenen Wohnraum für alle erreichen zu können, wäre in Deutschland pro Jahr der Bau von 350.000 bis 400.000 Wohnungen erforderlich.<sup>5</sup>

Damit erklärt sich die Notwendigkeit den Stadtverwaltungen ein Planungsinstrument an die Hand zu geben, mit dem sie in Zukunft über die bisherigen Rechtsgrundlagen hinaus mehr Möglichkeiten haben,

---

<sup>4</sup> vgl. Destatis, 43 Millionen Haushalte im Jahr 2035, 28.02.2017, [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17\\_067\\_122.html](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17_067_122.html).

<sup>5</sup> vgl. Die Bundesregierung, Zusammenleben in der Stadt, Neue Spielräume für den Wohnungsbau, 12.04.2017, <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2016/11/2016-11-30-urbane-gebiete.html>.

neuen Wohnraum zu schaffen, um somit die angespannte Lage entschärfen zu können. Aufgrund dessen beschloss die Bundesregierung am 30. November 2016 den Entwurf zum „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt“. Teil dieses Gesetzes ist die Einführung einer neuen Baugebietskategorie in die Baunutzungsverordnung, die den Namen „Urbane Gebiete“ trägt. Am 09. März diesen Jahres hat der Bundestag das Gesetz verabschiedet und am 31. März wurde es vom Bundesrat gebilligt.<sup>6</sup> Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit Barbara Hendricks sagt folgendes über den neuen Baugebietstyp: „Das neue urbane Gebiet soll das Miteinander von Wohnen und Arbeiten in den Innenstädten erleichtern und neue Möglichkeiten für den Wohnungsbau schaffen. Mit dem urbanen Gebiet folgen wir dem Leitbild einer Stadt mit kurzen Wegen, Arbeitsplätzen vor Ort und einer guten sozialen Mischung.“<sup>7</sup> Die BauGB-Novelle wurde am 12. Mai 2017 im Bundesgesetzblatt bekannt gegeben und ist am 13. Mai 2017 in Kraft getreten.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> vgl. Der Bundesrat, Urbane Gebiete, 31.03.2017, <http://www.bundesrat.de/DE/plenum/plenum-kompakt/17/956/013a.html?view=main%5BDrucken%5D>.

<sup>7</sup> BMUB, Hendricks: „Novelle des Baurechts macht Städte fit für die Zukunft, 30.11.2016, <http://www.bmub.bund.de/pressemitteilung/hendricks-novelle-des-baurechts-macht-staedte-fit-fuer-die-zukunft/>.

<sup>8</sup> vgl. Deutscher Städte- und Gemeindebund, BauGB-Novelle tritt am 13. Mai 2017 in Kraft, 10.05.2017, <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Aktuelles/2017/BauGB-Novelle%20tritt%20am%2013.%20Mai%202017%20in%20Kraft/>.

## 2. Das urbane Gebiet

### 2.1 Der neue Paragraph 6a in der BauNVO

Der neue Baugebietstyp besitzt folgenden Wortlaut:

#### **§6a Urbane Gebiete**

*„(1) Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Die Nutzungsmischung muss nicht gleichwertig sein.*

*(2) Zulässig sind*

- 1. Wohngebäude,*
- 2. Geschäfts- und Bürogebäude,*
- 3. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
- 4. sonstige Gewerbebetriebe,*
- 5. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.*

*(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden*

- 1. Vergnügungsstätten, soweit sie nicht wegen ihrer Zweckbestimmung oder ihres Umfangs nur in Kerngebieten allgemein zulässig sind,*
- 2. Tankstellen.*

*(4) Für urbane Gebiete oder Teile solcher Gebiete kann festgesetzt werden, dass in Gebäuden*

- 1. im Erdgeschoss an der Straßenseite eine Wohnnutzung nicht oder nur ausnahmsweise zulässig ist,*
- 2. oberhalb eines im Bebauungsplan bestimmtes Geschosses nur Wohnungen zulässig sind,*
- 3. ein im Bebauungsplan bestimmter Anteil der zulässigen Geschossfläche oder eine im Bebauungsplan bestimmte Größe der Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden ist, oder*
- 4. ein im Bebauungsplan bestimmter Anteil der zulässigen Geschossfläche oder eine im Bebauungsplan bestimmte Größe der Geschossfläche für gewerbliche Nutzungen zu verwenden ist.“*

### 2.2 Der Vergleich mit anderen Baugebietskategorien

Grundsätzlich reagiert der Gesetzgeber mit dem Erlass von neuen Gesetzen auf aktuelle Umstände mit Handlungsbedarf, um diese dadurch zu regeln oder zu verbessern. Mit Hilfe von den urbanen Gebieten soll es zukünftig möglich sein, auch noch in stark verdichteten Regionen Wohnungen zu schaffen, da diese, wie oben schon erwähnt, in Deutschland dringend erforderlich sind. Die Kommunen erhalten somit einen größeren Handlungsspielraum.

In der Baunutzungsverordnung sind die verschiedenen Baugebietskategorien aufgeführt. Mit der Festsetzung eines bestimmten Gebiets und dem Maß der baulichen Nutzung steht automatisch fest, welche Nutzungen zulässig sind und welche bauliche Dichte beabsichtigt wird. Der neue Baugebietstyp ist zwischen den Nutzungsarten von Dorf-, Misch-, Kern- und Gewerbegebieten einzuordnen.<sup>9</sup> Offensichtlich hat der Gesetzgeber diese bisherigen Planungsinstrumente hierfür als nicht ausreichend erachtet. Im Folgenden werden die Gründe erläutert, indem ein Vergleich zum Misch-, Gewerbe- und Kerngebiet vollzogen wird.

### 2.2.1 Der Vergleich mit dem Mischgebiet § 6 BauNVO

So wie der §6a der urbanen Gebiete direkt nach dem der Mischgebiete in die BauNVO eingeführt wurde, liegen diese Baugebietskategorien auch inhaltlich nah beieinander. Auch wurde die Bezeichnung „MU“ von der der Mischgebiete, „MI“, abgeleitet. Grundsätzlich ist in beiden Gebieten sowohl Wohnen als auch Gewerbe zulässig. Dies sind insbesondere Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen sowie kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Zusätzlich sind im Mischgebiet Gartenbaubetriebe zulässig, welche in urbanen Gebieten unzulässig sind. Tankstellen und Vergnügungsstätten im Sinne des §4a Absatz 3 Nr. 2 BauNVO, also solche, die nicht wegen ihrer Zweckbestimmung oder ihres Umfangs nur in Kerngebieten allgemein zulässig sind, sind in urbanen Gebieten ausnahmsweise zulässig, in Mischgebieten in Teilen, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind. Allerdings kann in Mischgebieten hiervon eine Ausnahme gemacht werden.<sup>10</sup> Generell soll also in beiden Gebieten eine

---

<sup>9</sup> vgl. Deutscher Bundestag 18. Wahlperiode, Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/ EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt, Drucksache 18/10942, 23.01.2017, S. 58.

<sup>10</sup> vgl. §§ 6, 6a BauNVO.

Durchmischung von Wohnen und anderen Einrichtungen stattfinden. Das wesentliche Unterscheidungsmerkmal liegt vielmehr im quantitativen Verhältnis der Nutzungsmischung zwischen Wohnen und Gewerbe. Zwar schreibt der §6 kein bestimmtes Nutzungsverhältnis vor, dennoch muss dieses erkennbar sein, da die beiden Hauptnutzungen gleichwertig sind.<sup>11</sup> Im Unterschied dazu ist im §6a (MU) eindeutig beschrieben, dass die Nutzungsmischung nicht gleichwertig sein muss. Dies bietet den Kommunen einen größeren Spielraum, da somit auch vereinzelt oder überwiegend Wohnungen geschaffen werden können. Laut dem Experten Herrn Setzer, Amtsleiter des Stadtplanungsamtes der Stadt Backnang, geraten auf diese Weise mehr Flächen in den Fokus zur Wohnraumschaffung. Einen weiteren wesentlichen Vorteil des urbanen Gebietes sieht er bei der Erhöhung der zulässigen Lärmwerte.<sup>12</sup> Zwar sind in beiden Gebieten nachts 45 dB(A) zulässig, aber tagsüber sind im urbanen Gebiet drei dB(A) mehr erlaubt als im Mischgebiet, nämlich 63 dB(A).<sup>13</sup> Somit kommen aus seiner Sicht nun auch Flächen für die Wohnraumplanung in Frage, auf denen man bisher nur ein Gewerbegebiet errichten konnte, weil es für das Wohnen zu laut gewesen wäre.<sup>14</sup>

Des Weiteren wird die Verdichtung der Innenstadtbereiche durch die Erhöhung des Maßes der baulichen Nutzung, genauer gesagt durch die erhöhte Grundflächen- und Geschossflächenzahl, gewährleistet. Während im Mischgebiet nach § 17 BauNVO eine maximale Grundflächenzahl von 0,6 gilt, sind im urbanen Gebiet 0,8 zulässig. Das heißt, hier dürfen 20% mehr Fläche von einem Grundstück überbaut werden. Die Geschossflächenzahl gibt an, wie viel Quadratmeter Geschossfläche pro Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind.<sup>15</sup> Vergleicht man nun die maximal zulässige GFZ von 1,2 im Mischgebiet mit der vom urbanen

---

<sup>11</sup> vgl. Füßer/ Hüsch, Die Baunutzungsverordnung-terra incognita des Baurechts?, 2003, S. 9, <http://www.fuesser.de/fileadmin/dateien/service/veranstaltungen/BauNVO.pdf>.

<sup>12</sup> vgl. Transkription Interview mit Herrn Stefan Setzer, S. 4 Z. 99-100, S. 5 Z. 135-137.

<sup>13</sup> vgl. Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503) Nr. 6.1 c) und d).

<sup>14</sup> vgl. Transkription Interview mit Herrn Stefan Setzer, S. 5 Z. 131-135.

<sup>15</sup> vgl. § 20 Absatz 2 BauNVO.

Gebiet in Höhe von 3,0, erkennt man hier mehr als eine Verdoppelung.<sup>16</sup> Herr Setzer sieht das als Möglichkeit an, „massiven Geschosswohnungsbau“ zu betreiben.<sup>17</sup>

Zusammenfassend kann man sagen, dass mit Hilfe der neuen Baugebietskategorie, verglichen mit dem Mischgebiet, einfacher Wohnraum geschaffen werden kann, da zum einen das Verhältnis der Nutzungsmischung mit anderen Einrichtungen nicht vorgegeben ist, zum anderen weil massivere Gebäude zulässig sind. Dazu kommt, dass die zulässigen Lärmwerte erhöht wurden, was vermehrtes Wohnen neben Gewerbebetrieben ermöglicht, wie auch umgekehrt.

### 2.2.2 Der Vergleich mit dem Gewerbegebiet § 8 BauNVO

Grundsätzlich sind Gewerbegebiete für die Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben vorgesehen. Zulässig sind hier alle Gewerbebetriebe, Lagerhäuser und –plätze, öffentliche Betriebe, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude sowie Tankstellen und Anlagen für sportliche Zwecke. Bei der Art der Nutzung erkennt man demnach Parallelen zum urbanen Gebiet, da hier ebenso Geschäfts- und Bürogebäude sowie Anlagen für Verwaltung und für sportliche Zwecke und sonstige Gewerbebetriebe zulässig sind. Das Wohnen in einem Gewerbegebiet ist allerdings nur ausnahmsweise erlaubt und auch nur für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und –leiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundstücksfläche und Baumasse untergeordnet sind. Auch Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke sowie Vergnügungsstätten können je nach Bebauungsplanfestsetzungen nur durch eine Ausnahme zu gelassen werden.<sup>18</sup> Dies ist auch bedingt durch die vergleichsweise hohen zulässigen Lärmwerte, welche vor allem für

---

<sup>16</sup> vgl. § 17 Absatz 1 BauNVO.

<sup>17</sup> vgl. Transkription Interview mit Herrn Stefan Setzer, S. 6 Z. 164-166.

<sup>18</sup> vgl. § 8 BauNVO.

das allgemeine Wohnen nicht zumutbar sind. In einem Gewerbegebiet dürfen tagsüber 65 dB(A) erreicht werden und nachts 50 dB(A). Im Vergleich zum urbanen Gebiet sind dies tagsüber zwei dB(A) beziehungsweise nachts fünf dB(A) höher.<sup>19</sup>

Bei der Grundflächen- und Geschossflächenzahl unterscheiden sich die beiden Gebiete nicht wesentlich. Die Grundflächenzahl liegt jeweils bei 0,8 und die Geschossflächenzahl unterscheidet sich nur um 0,6 vom Gewerbegebiet mit 2,4 zum urbanen Gebiet mit 3,0.<sup>20</sup>

Das heißt nicht das bauliche Maß der Nutzung war Ausschlag gebend dafür, dass der Gesetzgeber auch diese Baugebietskategorie als unzureichend angesehen hat, sondern die Art der baulichen Nutzung, die eben kein allgemeines Wohnen neben der gewerblichen Nutzung zulässt.

### 2.2.3 Der Vergleich mit dem Kerngebiet § 7 BauNVO

Da schon einige Aspekte unter den Punkten 2.2.1 und 2.2.2 genannt wurden, werden hier nur die wesentlichen Unterschiede beziehungsweise Gemeinsamkeiten aufgezeigt.

Die zulässigen Nutzungen überschneiden sich teilweise, da in beiden Gebieten Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe zulässig sind. Wie auch im Gewerbegebiet sind Wohnungen grundsätzlich nur für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter zulässig. Darüber hinaus sind

---

<sup>19</sup> vgl. Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503) Nr. 6.1 b) und c).

<sup>20</sup> vgl. § 17 Absatz 1 BauNVO.



im Kerngebiet aber auch sonstige Wohnungen nach Maßgabe von Festsetzungen im Bebauungsplan denkbar.<sup>21</sup>

Von den zulässigen Lärmwerten und dem Maß der baulichen Nutzung ähnelt das Kerngebiet von allen angesprochenen Baugebietskategorien dem urbanen Gebiet am meisten. Die Geschossflächenzahl beträgt jeweils 3,0 und die Grundflächenzahl unterscheidet sich nur um 0,2 (Kerngebiet 1,0, urbanes Gebiet 0,8). Das Kerngebiet ist der einzige Baugebietstyp, bei dem die gesamte Grundstücksfläche überbaut werden darf.<sup>22</sup> Die Lärmwerte sind dieselben wie in einem Mischgebiet.<sup>23</sup> Da ein Kerngebiet aber überwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur dienen soll, kommt es für den gezielten Wohnungsbau eher weniger in Frage. Somit trägt auch diese Baugebietskategorie nicht wesentlich zur Lösung der Wohnungsnot bei.

#### 2.2.4 Fazit

Wie oben bereits erwähnt, sind die Kommunen mit den bisherigen Planungsinstrumenten nur bedingt in der Lage den aktuellen Umständen der Wohnraumsituation gerecht zu werden. Das urbane Gebiet stellt eine Lösung durch eine Mischung aus Kompromissen dar. Zum einen ist keine gleichwertige Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe vorgeschrieben, wie es beim Mischgebiet der Fall ist. Dies sorgt für mehr Flexibilität, welche auch durch die Festsetzungsmöglichkeiten beispielsweise bezüglich eines Geschossflächenanteils, der insbesondere nur für das Wohnen oder Gewerbe verwendet darf, gegeben ist. Zum anderen wurden die Lärmwerte im Vergleich zu Misch- und Allgemeinen Wohngebieten erhöht, im Vergleich zum Gewerbegebiet aber gesenkt,

---

<sup>21</sup> vgl. § 7 BauNVO.

<sup>22</sup> vgl. § 17 Absatz 1 BauNVO.

<sup>23</sup> vgl. Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503) Nr. 6.1 d).

sodass auch zum Beispiel nicht störende Gewerbebetriebe oder Schank- und Speisewirtschaften möglich sind, aber dennoch eine angemessene Wohnqualität diesbezüglich gewährleistet ist. Die vergleichsweise hohen Grund- und Geschossflächenzahlen tragen zur Erleichterung des verdichteten Wohnungsbaus bei. Sowohl mit den Maßgaben zur Nutzungsmischung als auch mit dem Maß der baulichen Nutzung kann die gewünschte Urbanität in den Innenstadtbereichen erreicht werden. Somit sind die Kommunen in Deutschland in der Lage, mit dem Ziel der verstärkten Nutzungsmischung, Wohnen und Gewerbe zu vereinen und eine größere Anzahl von Wohnungen auf der gleichen Fläche wie zuvor, vor allem auch in den besonders nachgefragten Innenstädten, zu errichten. Zudem erhalten sie durch die mögliche große Verdichtung die Chance zusätzlich sozialen Wohnraum zu schaffen.<sup>24</sup>

Im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung wurden die urbanen Gebiete vom Deutschen Bundesinstitut für Urbanistik von April 2016 bis Februar 2017 bereits im Rahmen eines Planspiels zur Städtebaurechtsnovelle 2016/2017 in der Praxis getestet. Hieran waren die Großstädte Köln und Leipzig beteiligt, die Mittelstädte Bamberg und Tübingen sowie die zwei Kleinstädte Sylt und Zingst. Ziel des Planspieles war es den oben genannten Gesetzesentwurf auf seine Angemessenheit, Geeignetheit und Wirksamkeit zu überprüfen, um eventuell Hinweise zur Verbesserung geben zu können. Als Fazit der beteiligten Städte wird die Einführung der neuen Baugebietskategorie begrüßt und für praktikabel empfunden.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> vgl. BMUB, Bauplanungsrechtsnovelle: Was sind die Vorteile des urbanen Gebiets? [http://www.bmub.bund.de/service/buergerforum/haeufige-fragen-faq/faq-detailansicht/?no\\_cache=1&tx\\_irfaq\\_pi1%5BshowUid%5D=591](http://www.bmub.bund.de/service/buergerforum/haeufige-fragen-faq/faq-detailansicht/?no_cache=1&tx_irfaq_pi1%5BshowUid%5D=591).

<sup>25</sup> vgl. Deutsches Institut für Urbanistik, Planspiel zur Städtebaurechtsnovelle 2016/2017, <https://difu.de/projekte/2015/planspiel-zur-staedtebaurechtsnovelle-2016.html>, S. 5, 15, 92.

### 3. Die Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt als Leitbild

#### 3.1 Die Leipzig Charta

Die Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt wurde am 24. und 25. Mai 2007 in Leipzig bei einem informellen Ministertreffen zur Stadtentwicklung und zum territorialen Zusammenhalt von dem deutschen Bundesminister Wolfgang Tiefensee zusammen mit den Ministerinnen und Minister der anderen 26 EU-Mitgliedsstaaten, die für die Stadt- und Raumentwicklung zuständig sind, erarbeitet und unterzeichnet. Eingeladen hatte hierzu das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Ziel war es, ein gemeinsames Handlungsgerüst für die Stadt- und Raumentwicklung in der Europäischen Union zu erarbeiten.<sup>26</sup>

Die Ministerinnen und Minister sehen die europäischen Städte als ein kostbares und unersetzliches „Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgut“ an. Diese weisen „einzigartige kulturelle und bauliche Qualitäten, große soziale Integrationskräfte und außergewöhnliche ökonomische Entwicklungschancen“ auf, da sie den Kern von Wissen, Innovation und Wachstum darstellen. Allerdings haben sie auch mit den Schwierigkeiten des demografischen Wandels, mit sozialen Ungleichgewichten sowie mit Segregation, Wohnungsnot und Umweltproblemen zu kämpfen.

Deswegen lautet das Vorhaben die „Städte zu schützen, zu stärken und weiter zu entwickeln“. Somit wird auch gleichzeitig die „Nachhaltigkeitsstrategie der Europäischen Union“ verfolgt, welche unter anderem das wirtschaftliche Wachstum, das soziale Gleichgewicht sowie kulturelle und gesundheitliche Notwendigkeiten miteinschließt. Um dies zu

---

<sup>26</sup> vgl. Schader Stiftung, Umsetzung der Leipzig Charta: Rahmenbedingungen für kommunale Stadtentwicklung, 25.08.2008, <https://www.schader-stiftung.de/themen/stadtentwicklung-und-wohnen/fokus/stadtentwicklungspolitik/artikel/umsetzung-der-leipzig-charta-rahmenbedingungen-fuer-kommunale-stadtentwicklung/>.

erreichen, sind allumfassende Vorgehensweisen und ein abgestimmtes Handeln aller an der Stadtentwicklung Beteiligten erforderlich. Alle Regierungsebenen sowohl europäisch, national, regionaler und kommunal gesehen sind für die Entwicklung der Städte verantwortlich. Somit muss sichergestellt werden, dass sich alle Ebenen die dafür notwendigen Kenntnisse und Kompetenzen aneignen.

Dazu beiträgend verpflichteten sich die Ministerinnen und Minister unter anderem einen Anstoß in ihren Mitgliedsstaaten zu geben, auf welche Weise die Inhaltspunkte der Leipzig Charta national, regional und lokal mit eingebunden werden können. Des Weiteren kümmern sie sich um die notwendigen Grundlagen, um die integrierte Stadtentwicklung zu fördern.<sup>27</sup>

In Deutschland wird die Leipzig Charta mit der nationalen Stadtentwicklungspolitik verwirklicht. Anschließend an die deutsche EU-Ratspräsidentschaft startete das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zusammen mit der Bauministerkonferenz, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund sowie dem Deutschen Städtetag eine Initiative für eine eigenständige Nationale Stadtentwicklung, die die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Städte fördern und sicherstellen sollte.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Bundesbauministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, Stand 25.05.2007, S. 1-2.

<sup>28</sup> vgl. Schader Stiftung, Umsetzung der Leipzig Charta: Rahmenbedingungen für kommunale Stadtentwicklung, 25.08.2008, <https://www.schader-stiftung.de/themen/stadtentwicklung-und-wohnen/fokus/stadtentwicklungspolitik/artikel/umsetzung-der-leipzig-charta-rahmenbedingungen-fuer-kommunale-stadtentwicklung/>.

## 3.2 Ihre Umsetzung mit Hilfe der urbanen Gebiete

Durch das urbane Gebiet werden die Vorstellungen der Leipzig Charta zur funktionsgemischten, nachhaltigen, europäischen Stadt aufgegriffen.<sup>29</sup> Die Leipzig Charta beinhaltet einige Ansatzpunkte wie beispielsweise die integrierte Stadtentwicklungspolitik verstärkt zu fördern, indem unter anderem verwaltungsexterne Akteure und Bürger an der Gestaltung ihres Umfelds beteiligt werden die Qualität der städtischen öffentlichen Räume aufzuwerten, die Infrastruktursysteme zu verbessern sowie Bildungsangebote in den Städten sicherzustellen. Des Weiteren fordert sie den benachteiligten Stadtgebieten eine verstärkte Aufmerksamkeit entgegen zu bringen, durch zum Beispiel städtebauliche Aufwertungen und der Förderung der lokalen Wirtschaft und des Arbeitsmarkts. Logischerweise können durch das urbane Gebiet nicht alle Handlungsempfehlungen der Leipzig Charta abgedeckt werden. Im Folgenden werden die erläutert, welche im Kontext mit der neuen Baugebietskategorie stehen.<sup>30</sup>

### 3.2.1 Die Verbesserung der Infrastruktursysteme

Ein Kerngedanke der Leipzig Charta besagt, dass das Infrastrukturnetz mit den Nutzungsbedingungen von Wohnen, Arbeiten und Umwelt übereinstimmen soll. Zudem muss gewährleistet werden, dass die innerstädtischen Verkehrssysteme mit den überregionalen Verkehrsanbindungen korrespondieren. Dies spielt eine bedeutende Rolle zur Herstellung und Sicherung der Lebens-, Standort- und Umweltqualität. Außerdem sorgt eine kompakte Siedlungsstruktur mit der Mischung von

---

<sup>29</sup> vgl. BMUB, Bauplanungsrechtsnovelle: Was sind die Vorteile des urbanen Gebiets? [http://www.bmub.bund.de/service/buergerforum/haeufige-fragen-faq/faq-detailansicht/?no\\_cache=1&tx\\_irfaq\\_pi1%5BshowUid%5D=591](http://www.bmub.bund.de/service/buergerforum/haeufige-fragen-faq/faq-detailansicht/?no_cache=1&tx_irfaq_pi1%5BshowUid%5D=591).

<sup>30</sup> vgl. Bundesbauministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, Stand 25.05.2007, S. 2-7.

Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeitgestaltung für eine effiziente und nachhaltige Nutzung der Ressourcen.<sup>31</sup>

Die urbanen Gebiete verfolgen das Konzept „Stadt der kurzen Wege“. Dieses ist ein Leitbild der Stadtplanung, welches in den 1990er-Jahren aufkam. Damals hatten die weltweiten Armuts- und Umweltprobleme ein so hohes Ausmaß erreicht, dass die UNO-Vollversammlung beschloss, bei zukünftigen Großkonferenzen darüber zu beraten, wie der Mensch die Zukunft umweltfreundlich gestaltet. Das Konzept unterstützt die Leitbilder der kompakten Stadt und der dezentralen Konzentration, welche unten genauer erklärt werden.

Merkmale der „Stadt der kurzen Wege“ sind die kompakte Siedlungsstruktur, die Multifunktionalität von Stadtvierteln und eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums durch wohnungsnahе Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeitangebote. Dies ist reicht allerdings nicht aus, um dem Konzept zu entsprechen. Weiterhin sind Maßnahmen im Verkehrsbereich erforderlich. Ziel ist es, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, eine Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zur Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebots zu schaffen und die verträgliche Abwicklung des Verkehrs sicherzustellen. Hierbei spielen folgende Komponenten zusammen: das Verkehrsangebot, die Entwicklung der Stadt und die Gestaltung der Zugangsstellen zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Somit ist es wichtig, dass beispielsweise der Bahnhof zentral gelegen ist und zu Fuß erreichbar ist.

Generell muss die Erreichbarkeit der Dienstleistungs-, Versorgungs- und Freizeitangebote zu Fuß oder mit dem Fahrrad oder durch eine schnelle Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, welche einen kurzen Anmarschweg aufweisen, ermöglicht werden. Durch die verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrsnetzes verringert sich zum einen der

---

<sup>31</sup> vgl. Bundesbauministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, Stand 25.05.2007, S. 4.

Bedarf an Pkw-Stellplätzen, was eine Flächenreduktion zur Folge hat, zum anderen nehmen Schadstoffemissionen und Lärmbelästigung ab, wodurch eine Steigerung der Wohnqualität erreicht wird.

Die „Stadt der kurzen Wege“ weist somit eine Symbiose von ökologischen, sozialen und ökonomischen Aspekten auf: Umweltprobleme wie der hohe Flächenverbrauch und die ausufernde räumliche Mobilität werden reduziert, die Lebensqualität erhöht sich, indem ein attraktiver Wohn- und Arbeitsort geschaffen wird und die vorhandene Infrastruktur häufiger genutzt und ausgebaut wird.<sup>32</sup>

Laut Herrn Setzer vom Stadtplanungsamt in Backnang bedeutet die Aufhebung der Funktionstrennung von Wohnen und Arbeiten automatisch die Erfüllung der Stadt der kurzen Wege.<sup>33</sup> Denn durch die Nutzungsmischung in den urbanen Gebieten sind die Einrichtungen nah beieinander gelegen und können somit auch zu Fuß erreicht werden. Aufgrund dessen kann unter Umständen auch eher auf das eigene Auto verzichtet werden, da es, zumindest für die innerstädtischen Wege, nicht mehr benötigt wird. Somit steht die neue Baugebietskategorie in diesem Punkt im Einklang mit der Leipzig Charta.

#### 3.2.1.1 Das Leitbild der kompakten Stadt

Ab dem Jahr 1930 kam der Grundgedanke auf, die vier Funktionen von Wohnen, Verkehr, Arbeit und Erholung zu trennen. Seit 1980 wird dieses Konzept allerdings kritisch hinterfragt. Nachteile wie zum Beispiel die flächenhafte Ausweitung der Städte und die damit einhergehende Zersiedlung der Landschaft sowie das zunehmende Verkehrsaufkommen durch die Zersplitterung der Städte kamen auf. Als Alternative forderte man eine Mischung der oben genannten Funktionen. Denn Arbeitsplätze

---

<sup>32</sup> Umweltbundesamt für Mensch und Umwelt, Leitkonzept-Stadt und Region der kurzen Wege,

<https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4151.pdf>.

<sup>33</sup> vgl. Transkription Interview mit Herrn Stefan Setzer, S. 8 Z. 224-226.

im tertiären Sektor, wie zum Beispiel Banken und Versicherungen sowie Bildungseinrichtungen und das Justizwesen, und Arbeitsplätze im quartären Sektor, wie beispielsweise Forschung und Entwicklung, Unterhaltung und Freizeit, kulturelle und soziale Einrichtung sowie Grünanlagen zur Erholung eignen sich für ein durchmischtes Gebiet mit Wohnanteilen.

Somit weist eine kompakte Stadt eine hohe Einwohner- und Bebauungsdichte mit geschlossenen Siedlungskomplexen auf. Zudem ist sie gekennzeichnet durch eine Verkehrsreduzierung, bauliche Vielfalt und die Lebendigkeit und Vielfalt des städtischen Lebens. Handels- und Dienstleistungsangebote sowie die Planung öffentlicher Plätze mit Hilfe von Bürgerbeteiligungen sorgen für eine hohe Aufenthaltsattraktivität. Aufgrund dessen findet eine Begegnung verschiedener sozialer Gruppen statt, wodurch der öffentliche Raum nicht nur zur individuellen Nutzung, sondern zur Kommunikation verwendet wird.

Allerdings wurde ebenso Kritik an diesem Leitbild geübt. Es mangle an der Unterstützung der Gesellschaft für dieses Leitbild. Das Konzept der kompakten Stadt widerspricht den einseitigen Wohnvorstellungen und wachsenden Empfindlichkeiten der Bevölkerungsmehrheiten, welche eher das ruhige Wohnen im Grünen bevorzugen. Desweiteren sehen auch Betriebe Nachteile bei dieser Konstellation. Standorte in einer kompakten Stadt seien weniger ungeeignet, da man Nachbarschaftskonflikte, Erweiterungsprobleme und Menschenmassen vor der Tür befürchtet.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> vgl. Seckelmann, Stadt- und Regionalentwicklung, [http://www.geog.uni-heidelberg.de/md/chemgeo/geog/lehrraum/veranstaltungsbausteine/seckelmann\\_elearning\\_kompaktestadt.pdf](http://www.geog.uni-heidelberg.de/md/chemgeo/geog/lehrraum/veranstaltungsbausteine/seckelmann_elearning_kompaktestadt.pdf).



### 3.2.1.2 Das Leitbild der dezentralen Konzentration

Das Leitbild der dezentralen Konzentration ist eine Fortsetzung der Theorie der zentralen Orte von Walther Christaller aus dem Jahr 1933. Laut ihm haben zentrale Orte einen Bedeutungsüberschuss aufgrund ihren Dienstleistungsangeboten gegenüber dem umliegenden Ergänzungsgebiet.

Man spricht von einer Dezentralisierung in der Stadtentwicklung, wenn die Funktionen aus der Kernstadt in das Umland verlagert werden.

„Das auf Bundesebene im Raumordnungsgesetz und Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen verankerte Leitbild der dezentralen Konzentration verfolgt das Ziel, eine bundesweit ausgeglichene Raum- und Siedlungsstruktur zu entwickeln bzw. zu sichern.“<sup>35</sup> Da durch eine dezentrale Siedlungsstruktur, welche sich durch eine große Anzahl von leistungsfähigen Zentren und Stadtregionen ausmacht, eine Überlastung in Wachstumsregionen verhindert wird. Die Großstädte sollen entlastet werden, wodurch gleichzeitig das Umland bzw. der ländliche Raum gestärkt wird. Zur Umsetzung des Konzepts ist eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs erforderlich, damit die Einwohner des Umlands verstärkt Angebote der dezentralen Orte in Anspruch nehmen können. Aufgrund der kompakten und dichten Bebauung und der damit einhergehenden Nutzungsmischung in den dezentralen Orten, wird ein geringeres Individualverkehrsaufkommen erreicht. Auch die Pendlerströme nehmen ab, da Jobangebote nicht nur in der Kernstadt, sondern auch im Umland zu finden sind.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Dezentrale Konzentration, <https://www.arl-net.de/lexica/de/dezentrale-konzentration?lang=en>.

<sup>36</sup> vgl. Weichhart, Dezentrale Konzentration – Ein klassisches Leitbild der Regionalentwicklung, <http://homepage.univie.ac.at/peter.weichhart/LVs/Seminare/AktFRegent0203/Ref2Folien2.pdf>.

### 3.2.2 Die Qualität der öffentliche Räume

Die Qualität der öffentlichen Räume, urbaner Kultur sowie von Architektur und Städtebau sind für die Lebensbedingungen in der Stadt besonders ausschlaggebend. Des Weiteren spielen sie für den Tourismus, die Arbeitskräfte und auch für Unternehmen eine bedeutende Rolle. Ziel ist es, aus der Kombination von Architektur, Infrastruktur- und Stadtplanung attraktive, funktionsfähige und gestalterisch anspruchsvolle öffentliche Räume herzustellen.<sup>37</sup> Die Idealvorstellung der urbanen Gebiete ist es, wie schon früher erwähnt, dass Wohnen und Arbeiten in einer räumlichen Nähe stattfinden und man auch diverse Freizeitangebote wie auch andere Institution in seinem nahen Umfeld hat. Dadurch, dass das Gebiet nicht nur für das Wohnen ausgelegt ist, sondern eben auch zum Beispiel Restaurants, Bars, Kinos, Shoppingmöglichkeiten sowie Ärztezentren und das Verkehrsangebot unter anderem mit einem Verkehrsknotenpunkt eine große Rolle spielen, sind die öffentlichen Räume unumgänglich.

Die urbane Stadt, welche als Begriff konsequenterweise eng mit den urbanen Gebieten verbunden ist, stellt eine Fülle von Produktions- und Forschungsstätten sowie von Waren- und Dienstleistungsangeboten dar. Hochschulen, Universitäten und Schulen, die junge Menschen in die Stadt treiben, spielen eine bedeutende Rolle für die Urbanität. Die Shopping-Malls und Dienstleistungszentren werden durch ein Angebot von Cafés, Bars und anderer Gastronomie abgerundet. Dies stellt sicher, dass die Innenstädte auch noch nach Ladenschluss belebt sind. Die urbane Stadt ist barrierefrei gestaltet und bietet Möglichkeiten zum Aufenthalt auf öffentlichen Plätzen. Diese sind zum Beispiel mit Kinder- und Bewegungsspielen gestaltet oder bieten Raum für Märkte und Veranstaltungen. Hinzu kommt die Verminderung des privaten Autoverkehrs. Vielmehr wird Wert auf einen verdichteten öffentlichen Personennahverkehr gelegt, der von Taxis unterstützt wird. Der übrige Kraftfahrzeugverkehr nimmt Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer,

---

<sup>37</sup> vgl. Bundesbauministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, Stand 25.05.2007, S. 3-4.

was auch Fahrradfahrern die Teilnahme am Straßenverkehr, vor allem auch auf Hauptverkehrsstraßen, gefahrlos ermöglicht. Auch ist vorgesehen, dass Fußgänger keine langen Wartezeiten an den Ampeln haben. Die urbane Stadt erwacht frühmorgens und geht erst spät in der Nacht schlafen, bietet jedoch trotzdem ruhige Quartiere mit einer ausreichenden Wohnqualität.<sup>38</sup> Das heißt auch bei den urbanen Gebieten oder in der Nähe gibt es öffentliche Räume, die von ihrer Funktion her sowohl für das Arbeiten, Wohnen und den öffentlichen Verkehr geeignet sein müssen. Sie müssen also eine hohe Flexibilität und anspruchsvolle Gestaltung aufweisen, um all diesen Funktionen gerecht werden zu können. Somit erfüllen die urbanen Gebiete in diesem Punkt ebenfalls die Leipzig Charta.

### 3.2.3 Die Beachtung der benachteiligten Stadtquartiere

Im zweiten Teil der Leipzig Charta, welcher sich mit den benachteiligten Stadtquartieren beschäftigt, heißt es, dass sich durch eine konkrete soziale Wohnraumpolitik das Miteinander und die Eingliederung aller in benachteiligten Vierteln stärken lässt. Durch günstige und bedarfsgerechte Wohnungen hält eine gewisse Festigkeit in einzelnen Stadtquartieren Einzug, da diese nicht nur junge Menschen, sondern auch alte Menschen ansprechen und anziehen. Um für die Belebung der Stadtquartiere zu garantieren, sind wirtschaftliche Aktivitäten und Investitionen in Kombination mit ausgezeichneten städtebaulichen Strukturen, einer gesunden Umwelt sowie einer intakten und modernisierten Infrastruktur erforderlich. Aufgrund dessen ist es sinnvoll, den Gebäudebestand in den vernachlässigten Stadtvierteln „(...) gestalterisch, baulich und im Hinblick auf eine größere Energieeffizienz zu verbessern.“<sup>39</sup> Des Weiteren sind

---

<sup>38</sup> vgl. Penn-Bressel, „Urban-kompakt-durchgrünt“-Strategien für eine nachhaltige Stadtentwicklung, S. 15,

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/dokumente/urban-kompakt\\_durchgruent\\_penn-bressel.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/dokumente/urban-kompakt_durchgruent_penn-bressel.pdf).

<sup>39</sup> vgl. Bundesbauministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, Stand 25.05.2007, S. 6.

diese Stadtquartiere oftmals von mangelhaften Verkehrsanbindungen geschwächt, welches die (Wohn-)Qualität dieser zusätzlich einschränkt. Somit ist es hier umso wichtiger, ein günstiges und leistungsfähiges öffentliches Personennahverkehrssystem einzurichten.<sup>40</sup>

Urbane Gebiete entstehen zwar nicht immer in solchen Stadtvierteln, allerdings haben die Stadtverwaltungen die Möglichkeit, beispielsweise brachliegende Gewerbegebiete mit der neuen Baugebietskategorie zu überplanen. Somit werden Flächen wieder genutzt, die bisher aufgrund ihrer Funktionslosigkeit in den Hintergrund geraten sind. Da die urbanen Gebiete die oben beschriebene Urbanität verwirklichen sollen, sind genau hier diese wirtschaftlichen Aktivitäten, das heißt zum Beispiel attraktive Arbeitgeber, die notwendigen städtebaulichen Strukturen und die Sanierung der bestehenden Gebäude erforderlich. Wie bereits erwähnt, verkörpern die urbanen Gebiete das Konzept „Stadt der kurzen Wege“. Dieses beinhaltet unter anderem die Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Durch die gute Erreichbarkeit aller Einrichtungen ohne den Einsatz des Autos, wird die Attraktivität solcher Quartiere gesteigert. Auch wenn die urbanen Gebiete diesen Gedanken der Leipzig Charta nicht zu 100 Prozent erfüllen, leisten sie zumindest teilweise ihren Beitrag hierfür.

### 3.2.4 Allgemein

Es wird hervorgehoben, dass die Stadtentwicklungspolitik auf nationaler Ebene ihren Ausgangspunkt haben soll, von welchem Handlungsanstöße ausgehen sollen.<sup>41</sup> Da die urbanen Gebiete in die Baunutzungsverordnung aufgenommen wurden, welche eine Bundesverordnung ist, hat der Bund so auf lokaler Ebene einen Lösungsansatz geschaffen, da die Kommunen nun einen größeren Handlungsspielraum zur Wahrnehmung ihrer

---

<sup>40</sup> vgl. Bundesbauministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, Stand 25.05.2007, S. 5-7.

<sup>41</sup> vgl. Bundesbauministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, Stand 25.05.2007, S. 7.

städtebaulichen Planungen haben, insbesondere auch was den Wohnungsbau in den Bereichen anbelangt, in denen er nach dem bisherigen Planungsrecht nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich war.

## 4. Experteninterviews

### 4.1 Die methodische Einordnung

Um eine weitere beziehungsweise fachliche Sicht zur neuen Baugebietskategorie der urbanen Gebiete mit einbeziehen zu können, habe ich zwei Experteninterviews durchgeführt. Zum einen habe ich Herrn Stefan Setzer, Amtsleiter des Stadtplanungsamtes der Stadt Backnang befragt, zum anderen Herrn Albrecht Burkhardt vom Fachbereich Stadtplanung und Vermessung der Stadt Ludwigsburg. Mein Ziel war es, deren fachliche Meinung zum neuen Baugebietstyp, unter anderem bezüglich der Vorteile zum Mischgebiet, zur Umsetzung der Leipzig Charta mit Hilfe von den urbanen Gebieten und zu deren Gestaltung, zu erfahren.

Ich habe mich für die Methode der Experteninterviews entschieden, da hier nicht die interviewte Person selbst im Vordergrund steht, sondern deren Fachwissen zu einer bestimmten Thematik. Aufgrund dessen werden bei einem Experteninterview mehr gezielte als offene Fragen innerhalb eines kurzen Gespräches gestellt.

Um alle thematisch relevanten Punkte abzudecken, habe ich einen Interviewleitfaden erstellt. Die Leitfadeninterviews gehören zu den nicht standardisierten Befragungen. Der Leitfaden dient zur Orientierung des Interviewers während des Gesprächs. Der Vorteil dieser Methode ist, dass die Reihenfolge der Fragen nicht eingehalten werden muss. Der Interviewer ist auch hinsichtlich der Formulierung der Fragen frei. Er baut die Dinge spontan ein, wie sie in den Gesprächsverlauf passen. Auch der

Interviewte ist bei seinen Antworten nicht eingeschränkt, da es keine vorgegeben Antwortmöglichkeiten gibt. Eine Beeinflussung seinerseits soll vermieden werden und er soll so frei und ausführlich wie er möchte antworten, um seine individuelle Sicht auf das Thema darlegen zu können. Falls dem Interviewer seine Antworten dennoch nicht ausreichen, ist er jeder Zeit berechtigt nachzufragen. Nur so kann der gewünschte Erfolg des Interviews sichergestellt werden.<sup>42</sup>

Die beiden von mir durchgeführten Interviews dauerten jeweils ca. 20 Minuten, in denen ich ausführliche Antworten erhalten habe, da mein Interviewleitfaden überwiegend offene beziehungsweise halbstrukturierte Fragen enthielt. Nur die letzte Frage war eine strukturierte Frage, da sie einen Zusammenhang zwischen dem Konzept der Stadt der kurzen Wege und dem Auto als Statussymbol vorgegeben hat, zu dem sich Herr Setzer und Herr Burkhardt zustimmend oder ablehnend äußern sollten.

## 4.2 Expertenmeinungen zu den urbanen Gebieten

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass weder Herr Setzer noch Herr Burkhardt die Einführung der neuen Baugebietskategorie als ein vollständig ausreichendes Mittel zur Bekämpfung der Wohnungsnot in Deutschland ansehen. Das Problem liegt laut Herrn Setzer auch bei dem nicht vorhandenen bezahlbaren Wohnraum. Dennoch sehen beide die Erhöhung der Lärmwerte tagsüber, die nicht vorgeschriebene gleichwertige Nutzungsmischung sowie die hohe Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl als vorteilhaft für die Schaffung von Wohnraum an. Die Menschen, die in solchen Gebieten leben, sollten sich aber bewusst sein, dass es hier unter Umständen lauter ist, als in anderen Gebieten, in denen gewohnt wird. Ein urbanes Gebiet sollte nicht zuletzt deshalb idealerweise mit einem Augenmerk auf die Wohnqualität, eine angemessene Dichte und die Attraktivität von öffentlichen und privaten

---

<sup>42</sup> vgl. Flick, Sozialforschung Methoden und Anwendungen, 2016, S. 113-115.

Räumen gestaltet werden. Herr Burkhardt würde eine Zonierung der verschiedenen Nutzungen favorisieren. Im Erdgeschoss sei es sinnvoll, gewerbliche Nutzungen unterzubringen, im Obergeschoss zum Beispiel Arztpraxen und in den höheren Geschossen das Wohnen, weil es dort am ruhigsten ist.

Auf eine bestimmte Mindeststadtgröße, ab der die Festsetzung eines urbanen Gebietes sinnvoll erscheint, kann sich keiner der beiden festlegen. Herr Burkhardt kann sich aber kein urbanes Gebiet in einer dörflich strukturierten Region vorstellen und auch Herr Setzer ist der Meinung, dass es grundsätzlich eher für größere Städte geeignet ist. Die Gemeinde Asperg mit ihren rund 15.000 Einwohnern kann als gutes Beispiel gelten. Hier wurde bereits ein urbanes Gebiet realisiert. Es kommt, wie Herr Burkhardt sagte, immer auch auf die Gesamtsituation beziehungsweise Ausgangslage an. Auch in Backnang wäre die Festsetzung des neuen Baugebietstyps in einem Gebiet denkbar, indem unter anderen zwei Supermärkte und Wohnungen untergebracht sind. In Ludwigsburg sieht das im Moment noch etwas anders aus. Laut Herrn Burkhardt seien die Flächen für Gewerbe doch sehr begrenzt und die Vorgaben der bisherigen Baugebietskategorien seien bis jetzt für den Wohnungsbau ausreichend.

Beiden Sichtweisen zur Folge ergibt sich generell durch die Schaffung von urbanen Gebieten die Chance, immer mehr auf das eigene Auto zu verzichten. Dieses wird in bestimmten Milieus wie Akademikern, Berufseinsteigern und Menschen mit hohem Bildungsgrad laut Herrn Setzer und vorwiegend bei jungen Menschen laut Herrn Burkhardt oftmals nicht mehr als ein Statussymbol angesehen. Vielmehr seien die Menschen bereit auf attraktive Alternativen wie den ÖPNV oder das Carsharing umzusteigen. Allerdings ist Herr Setzer der Meinung, dass dieser Gedanke vorerst nur in städtischen Regionen Erfolg haben wird. Auf dem Land gebe es (noch) keine Alternativen zur ständigen Verfügbarkeit des eigenen Autos, da es zur Organisation des Alltags (noch) unverzichtbar ist.

Aufgrund dessen sind sich die beiden Experten einig, dass die urbanen Gebiete durch die Aufhebung der räumlichen Trennung von Wohnen und Arbeiten einen Teil der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt erfüllen. Durch die funktionale Nutzungsmischung werde automatisch eine Stadt beziehungsweise ein Gebiet mit kurzen Wegen erzeugt.

Laut Herrn Setzer war die Einführung des urbanen Gebietes überfällig und bietet vor allem den Großstädten die Möglichkeit auch noch in den Innenstädten zu verdichten und somit zusätzlichen und attraktiven Wohnraum zu schaffen.<sup>43</sup>

## 5. Die Attraktivität der Städte

Vor rund 70 Jahren lebten ca. 2,5 Milliarden Menschen auf der Erde. Zwei Drittel von ihnen lebten auf dem Land. Die UN hat vorausgesagt, dass sich diese Situation bis 2050 ändern wird. Für diesen Zeitpunkt wird eine Weltbevölkerung von rund 9,7 Milliarden Menschen prognostiziert und das Verhältnis der Stadt- und Landbewohner soll sich umgekehrt haben. Zukünftig werden zwei Drittel der Menschen in Städten und nur noch ein Drittel auf dem Land wohnen.<sup>44</sup> Daher stellt sich die Frage, was die Städte derart attraktiv macht, welche Anziehungskräfte haben sie über welche das Land als Wohnsitz nicht verfügt? Im Folgenden wird dies unter verschiedenen Gesichtspunkten erläutert.

---

<sup>43</sup> vgl. Transkriptionen Interviews mit Herrn Stefan Setzer und Herrn Albrecht Burkhardt.

<sup>44</sup> vgl. Siebel, Was macht die Städte so attraktiv? Einsichten und Konsequenzen für eine (neue) ländliche Raum-Politik!, [http://www.akademie-bayern.de/imgspdfs/news/2016/160509\\_Vortrag\\_Siebel.pdf](http://www.akademie-bayern.de/imgspdfs/news/2016/160509_Vortrag_Siebel.pdf).



## 5.1 Die Stadt als Wohnort

Zuerst möchte ich auf das Wohnen grundsätzlich eingehen, bevor ich die Attraktivität des Wohnorts in der Stadt für einzelne Personengruppe erläutere.

Durch Wohnungen und Häuser ist der Mensch vor den Einflüssen der Natur geschützt. Das ist sozusagen der Grundgedanke einer Wohnung. Die menschliche Abhängigkeit von der Natur wird am besten in den ärmsten Ländern der Welt sichtbar. Dort leben die Menschen in Hütten oder Zelten, die nicht besonders gut beziehungsweise so gut wie gar nicht vor den Einwirkungen von Nässe, Kälte, Wind und Sonneneinstrahlung geschützt sind. Menschen, die heutzutage in modernen Wohnungen leben, sind abhängig von Wirtschaftsunternehmen, die sie mit Wasser und Energie versorgen.

In dem langen Prozess des Verhäuslichens lernten die Menschen sich immer besser vor den Natureinflüssen zu schützen. Das Einhausen der Körperfunktionen, des Stoffwechsels, des Wahrnehmungsapparates, des Skeletts sowie des Muskelsystems erfolgt in den Kulturen der Welt nach Art und Tempo unterschiedlich. Das Einhausen hat angefangen mit dem Essen und Schlafen. Diese Dinge wurden zuerst in die „Wohnung“ verlagert. Erst danach folgten im 20. Jahrhundert das Urinieren und Defäzieren in die eigentliche Wohnungsintegration

Das Wohnen wird unter anderem auch als ein gemeinsames Zusammenleben verstanden. Dabei werden die Mitbewohner nicht als physische Gefahr angesehen. Doch umso höher die Bewohnerdichte und größer die Einwohnerzahl in einer Stadt sind und umso länger man zusammenlebt, desto weniger möchte man zum Beispiel seine Nachbarn sehen, hören oder riechen. Durch die räumliche Verdichtung, das verstärkte Zusammenleben auf engerem Raum und die fortlaufende Individualisierung steigt das Empfindlichkeitsmaß bezüglich des sozial

erwünschten und erlaubten Verhaltens, auch innerhalb einer Wohngemeinschaft.<sup>45</sup>

### 5.1.1 Die Stadt als attraktiver Wohnort für Singles

Es gibt verschiedene Arten von Singles. Zum einen die Immer- und Noch-Singles, zum anderen die Schon-wieder- und Aus-Überzeugung-Singles. Sie haben die Geduld beziehungsweise das Durchhaltevermögen für die Kontakt- oder Partnersuche verloren. In der Stadt erhoffen sie sich hierfür Lösungen zum Beispiel mit Hilfe des Speed-Datings. Zudem gibt es viele weitere Angebote in der Stadt für sie. Es werden unter anderem Single-Kino-Nächte veranstaltet, Single-Reisen angeboten oder Supermärkte richten freitags von 18-20 Uhr extra ein Single-Shoppen ein. Es besteht eine Fülle von Kultur- und Unterhaltungseinrichtungen. In der Stadt bieten sich ihnen demnach mehr Möglichkeiten als auf dem Dorf neue Menschen und somit eventuell den Partner für's Leben kennenzulernen.

Außerdem verfügen Singles im Vergleich zu anderen Erwerbstätigen über das höchste persönliche Nettoeinkommen und können sich somit das teure Stadtleben eher leisten.

Ein weiterer Vorteil des Stadtlebens für Singles ist, dass hier die Wege zu Freunden oder Bekannten kurz sind. Singles weisen ein sehr großes Kontakt- beziehungsweise Beziehungsnetzwerk auf. Ältere Singles, die beispielsweise nicht in Mehrpersonenhaushalten leben, können so eher Hilfeleistungen anderer in Anspruch nehmen. Beziehungen können einfacher gepflegt werden, da die Distanz zwischen ihnen geringer ist als auf dem Land.<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> vgl. Häußermann, Großstadt Soziologische Stichworte, 1998, S. 271-274.

<sup>46</sup> vgl. Opaschowski, Besser leben – schöner wohnen? Leben in der Stadt der Zukunft, 2005, S. 41-42.

### 5.1.2 Die Stadt als attraktiver Wohnort für Familien/Partnerschaften

Wie in der Einleitung bereits erwähnt, hat sich der Traum „Suburbia“ mittlerweile ausgeträumt. Woran liegt das? Einerseits an der steigenden Anzahl von Singles, andererseits daran, dass oftmals beide Partner in einer Familie berufstätig sind. Neben der materiellen Notwendigkeit ist das auch in der Zunahme der höheren Bildung sowie in der Emanzipation der Frauen begründet. Sie möchten nicht länger die Rolle der Hausfrau spielen und ihre eigenen Qualifikationen für das Familienleben hinten anstellen. „Der Suburbanisierung geht sozusagen das Personal aus“. Das Pendeln zwischen dem Eigenheim im Grünen und dem Arbeitsplatz mit dem eigenen Auto nimmt sowohl viel Zeit als auch Geld in Anspruch. Durch die investierte Zeit in den Weg zur Arbeit sinkt die Lebensqualität der Familien, weil das Alltagsleben aufwendiger wird. Denn durch die Trennung von Arbeiten und Leben ist die Flexibilität eingeschränkt. Dazu kommt, dass die Haushalte vor der Herausforderung stehen, sich den heutzutage stattfindenden Veränderungen der Arbeits- und Unternehmensorganisationen mit ihrem Lebensstil anzupassen. Vor allem Höherqualifizierte arbeiten in der heutigen Zeit nicht nur länger, sondern auch unregelmäßiger. Mit Hilfe einer Funktionsmischung, einer vielfältigen Infrastruktur und kurzen Distanzen wie sie in der Stadt und vor allem in urbanen Gebieten gegeben sind, kommt man der Vereinbarkeit von Familie und Beruf ein Stück näher.

Die Stadt unterstützt bei dieser Herausforderung ebenfalls mit einer Vielzahl von Dienstleistungsangeboten. Dies sind zum Beispiel Betreuungsangebote für unter Dreijährige, Kindertagesstätten mit unterschiedlichen Öffnungszeiten, Schulen mit verschiedenen Talentrichtungen und eine vielseitige Gesundheitsversorgung. Wer keine Zeit für Hausarbeiten aufbringen kann, hat die Möglichkeit unter anderem

den Service von Restaurants, Lieferdiensten, Wäschereien oder Haushaltshilfen in Anspruch zu nehmen.<sup>47</sup>

### 5.1.3 Die Stadt als attraktiver Wohnort für Senioren

Zur Vereinfachung verwende ich den Begriff „Senioren“ sowohl für Senioren als auch für Seniorinnen.

Früher oder später haben wir es alle geschafft. Nie wieder arbeiten - die Rente ist erreicht. Doch was kommt danach? Vielen Menschen fällt es im Rentenalter schwer „nichts“ zu tun, nachdem sie ihr ganzes Leben lang gearbeitet haben. Deshalb besteht bei einigen Senioren der Wunsch, sich auch nach dem Arbeitsleben einer bestimmten Aufgabe zu widmen beziehungsweise eine Beschäftigung zu haben. In der Stadt sind sie hier richtig aufgehoben. Denn die Stadtverwaltungen bieten einige Angebote für Senioren. Dies können Tagesausflüge in den Zoo oder in ein Schwimmbad sein, ein wöchentliches gemeinsames Frühstück, tägliche Spaziergänge, ein Fahrdienst zum Supermarkt oder Kurse, in denen zusammen musiziert wird. Dies kommt auch Menschen zu Gute, die im Alter alleine sind. Sie haben einen festen Termin in der Woche, was für Routine und Beständigkeit sorgt und befinden sich in Gesellschaft. In einem Dorf gibt es nur wenige bis gar keine dieser Möglichkeiten, da diese Angebote meist freiwillige Aufgaben einer Kommune sind, für dessen Finanzierung eine gewisse Größe erforderlich ist.

Zudem ist in den Städten eine größere Anzahl an barrierefreien Wohnungen vorhanden. Da ältere Menschen das Bedürfnis haben, ihr Leben selbstständig zu gestalten und nicht gerne auf die Hilfe anderer angewiesen sind, ist dies ein wichtiger Bestandteil, der ihre Lebensqualität erhöht.

Ein weiterer Vorteil, den nur die Städte bieten, ist, dass sich Ärzte, Caritas, Gesundheitszentren und andere Einrichtungen im Umkreis oder noch

---

<sup>47</sup> vgl. Häußermann/ Läßle/ Siebel, Stadtpolitik, 2008, S. 370-372.

besser direkt vor Ort befinden. Somit werden den Senioren lange Anfahrtszeiten erspart, die vor allem im Alter sehr anstrengend sein können. Dazu kommt die gute Vernetzung des ÖPNVs. Es wird kein eigenes Auto benötigt, was einige Senioren begrüßen, da sie sich das Fahren nicht mehr zutrauen.

Die urbanen Gebiete decken mehrere der genannten Punkte ab. Zum einen sind Anlagen für gesundheitliche, soziale und kulturelle Zwecke dort zulässig, zum anderen verfolgen sie, wie oben erwähnt, das Konzept der Stadt der kurzen Wege und den Ausbau des ÖPNVs. Sie eignen sich demnach auch als Wohnort für Senioren.

## 5.2 Der öffentliche Raum

Der öffentliche Raum einer Stadt sind ihre Straßen und grundsätzlich solche Flächen und Gebäude, wo keine Privatheit herrscht. Doch die Straßen und Plätze einer Stadt werden nicht nur für den Verkehr, den Handel, zur Erholung oder Repräsentation genutzt. Die Straßen und Plätze einer Stadt und somit der öffentliche Raum haben eine viel größere Bedeutung. Erst durch das Leben, das sich auf ihnen abspielt und durch die Geschichten, die hier entstehen, wird eine Stadt zu dem, was sie ausmacht. Die geografische Lage und die Besonderheiten ihrer Architektur rücken in den Hintergrund, wenn es die öffentlichen Räume sind, die sie attraktiv machen. Sie können einen großen Teil zur Imagebildung und Außenwirkung der Stadt beitragen, denn sind die öffentlichen Räume uninteressant, so ist es auch die Stadt selbst. Sie lebt also durch und von ihnen.

Öffentliche Räume müssen, wie der Name schon sagt, öffentlich sein. Das heißt für jedermann kostenlos jeder Zeit verfügbar sein. Hinsichtlich der Nutzung darf keine Diskriminierung stattfinden. Des Weiteren ist ein öffentlicher Raum klar abgegrenzt von anderen öffentlichen oder privaten Räumen. Diese Grenzen können sowohl topografische, vegetarische oder

bauliche Grenzen sein. Zudem hat er die Aufgabe, vielfältige Nutzungen zu ermöglichen. Er darf nicht so gestaltet sein, dass bestimmte Nutzungen ausgeschlossen oder bestimmte Nutzungen vorgegeben sind. Im Gegenteil, er muss so ausgerichtet sein, dass spontane Nutzungen möglich sind und er sich an nicht vorhersehbare Gebrauchsweisen anpassen kann. Logisch ist aber auch, dass nicht jeder öffentliche Raum für alles geeignet sein kann. Die Nutzungsbedingungen sind in Verbindung mit benachbarten öffentlichen Räumen zu sehen, die im Zusammenspiel eine Bandbreite an Nutzungen abdecken.<sup>48</sup>

Wie eingangs bereits erwähnt, ist der öffentliche Raum dort, wo keine Privatheit vorhanden ist. Dazu kommt, dass in der Öffentlichkeit die meisten Personen, die man antrifft, fremd sind und man sich ihnen gegenüber distanziert verhält. Damit dennoch Kommunikation stattfindet, gibt es Regeln. Dazu gehören gewisse Themen, worüber man mit Fremden reden kann, ohne ihnen zu nahe zu treten. Dies kann beispielsweise das Erfragen der Uhrzeit oder des Weges sein. Ein weiterer Punkt ist die Überbetonung dessen, was das Gegenüber wahrnehmen soll. Stehen zwei Personen zum Beispiel an einer verengten Stelle eines Weges, die aufgrund ihrer Breite nur einzeln passierbar ist, so geht derjenige, der den anderen zuerst gehen lassen möchte, betont einen Schritt zurück und verstärkt eventuell sein Vorhaben zusätzlich mit einer entsprechenden Handbewegung. Man gibt also nicht nur ein kleines Zeichen, sondern verdeutlicht seine Intention so, dass der andere sie gar nicht falsch interpretieren kann. Dieser Umgang nennt sich „Stilisierung des Verhaltens“ in öffentlichen Räumen.<sup>49</sup>

Da man in der Öffentlichkeit hauptsächlich Kontakt zu Fremden hat, kann dies zu Unsicherheiten führen. Denn das eigene Verhalten kann zu jeder Zeit von jedem beobachtet werden. Somit ist man der Öffentlichkeit gewissermaßen ausgesetzt, wann immer man sich in ihr aufhält. Aufgrund

---

<sup>48</sup> vgl. Reiß-Schmidt, Der öffentliche Raum: Traum, Wirklichkeit, Perspektiven, [http://www.urbanauten.de/reiss\\_schmidt.pdf](http://www.urbanauten.de/reiss_schmidt.pdf).

<sup>49</sup> vgl. Bahrndt, Die moderne Großstadt: Soziologische Überlegungen zum Städtebau, 1998, S. 90.

dessen zeigen Menschen nur bestimmte Verhaltensweise und verlagern andere, die nicht für die öffentlichen Räume bestimmt sind, ins Private. Demnach existieren zwei unterschiedliche Lebenssphären, welche sich auch baulich widerspiegeln. Das Private und die Öffentlichkeit. Die Privatheit spielt sich Zuhause und im eigenen Garten ab. Also hinter den Wänden der Häuser, die sozusagen den Schutz vor der Öffentlichkeit darstellen. Hier verhält man sich vertrauter und lockerer als in der Öffentlichkeit, da man erstens seine Mitbewohner, seien es Familie, Freunde, WG-Mitglieder, kennt und zweitens nicht der Öffentlichkeit ausgesetzt ist, in der nur bestimmte Verhaltensweisen gelebt werden.<sup>50</sup>

Auf dem Land oder auf dem Dorf gibt es zwar auch eine Öffentlichkeit, der Unterschied zur Stadt ist jedoch, dass man hier meist keine Fremden antrifft, sondern jeder jeden kennt. Das Gefühl der Anonymität, dessen Thematik im folgenden Abschnitt genauer ausgeführt wird, ist demnach auf dem Land nicht vorhanden. Weiterführend liegt es auf der Hand, dass umso größer eine Stadt ist, desto mehr öffentliche Räume gibt es. Umso mehr Leben es gibt, desto mehr Geschichten können erzählt werden. Der öffentliche Raum ist der Ort, an dem die Menschen unterhalten werden, an dem sie von der Welt nicht abgeschottet sind, sondern sich genau mittendrin befinden. Gleichzeitig kann er aber auch als Rückzugsort und zur Erholung, beispielsweise durch Parkanlagen, dienen.

### 5.3 Die Anonymität

Wie oben bereits erwähnt, trifft man in Städten meistens auf fremde Menschen. Falls eine Kommunikation zwischen ihnen entsteht, ist diese in der Regel unpersönlich und zweckbezogen. Es ist nicht üblich, jemanden auf der Straße anzusprechen, um zu fragen wie es ihm geht oder was er heute vor hat. Man tritt mit Fremden nur in Kontakt, wenn es die Situation verlangt.

---

<sup>50</sup> Häußermann/Siebel, Stadtsoziologie Eine Einführung, 2004, S. 58-59.

Kommt es zu einer Begegnung schlüpft man in eine begrenzte Rolle. In einem Geschäft zum Beispiel ist man der Kunde, bei der Arbeit ein Arbeitskollege und im Sportverein der Mannschaftskamerad. Begrenzt sind diese deshalb, da sich die Verkehrskreise von Personen üblicherweise nicht überlagern und wenn, dann nur sehr selten. Überlagern würden sie sich nur dann, wenn der Arbeitskollege auch gleichzeitig ein Mitglied desselben Sportvereins ist. Im Normalfall kennen die Menschen die anderen Verkehrskreise dieser Person nicht. Die Mitarbeiter des Geschäfts wissen in der Regel nicht, wo ihr Kunde arbeitet und welche Arbeitskollegen er hat. Die Arbeitskollegen wissen wiederum in der Regel nicht, in welchem Sportverein ihr Kollege aktiv ist.

Nach dem deutschen Soziologen Georg Simmel gibt es zwei Beziehungsformen. Zum einen die Liebesbeziehung, in der man sich mit allem, was man hat, einsetzt, also all seine Erfahrungen, Hoffnungen und Wünsche einbringt und sich gefühlsmäßig komplett auf diese Beziehung einlässt. Zum anderen gibt es das Beziehungssystem der Geldwirtschaft. Hier werden im Gegensatz zum ersten Beziehungstyp die Emotionen größtenteils außer Acht gelassen. Diese Art von Beziehung ist beherrscht von der Sachlichkeit, die man den Menschen und Dingen entgegenbringt. Georg Simmel nennt die Großstadt ein „Gebilde von höchster Unpersönlichkeit“. Dies hört sich im ersten Moment eher negativ an, doch diese Unpersönlichkeit bringt auch Vorteile mit sich. Beispielsweise gelingt es Fremden sich dadurch besser in einer Stadt zu integrieren. Eigene Vorlieben oder Werte sind nicht von Bedeutung, was es erleichtert, mit mehr Menschen als auf dem Dorf eine Beziehung aufzubauen. Wie schon angesprochen, laufen Beziehungen zwischen Fremden in der Stadt meistens oberflächlich und auf einer sachlichen Ebene ab. Die persönliche Akzeptanz ist somit keine Voraussetzung für eine auf die Funktion begrenzte Beziehung. Es spielt keine Rolle, ob man sein Gegenüber leiden kann oder wie man persönlich zu ihm steht. Die Großstadt bietet



somit einen Raum für akzeptierte Differenzen, der von Gleichgültigkeit dominiert wird.<sup>51</sup>

Da man sich in der Öffentlichkeit, was das Persönliche anbelangt, zurückhält, wird von einer „unvollständigen Integration“ gesprochen. Nur ein Teil der eigenen Persönlichkeit wird Preis gegeben, der Rest bleibt unerkannt. Wäre dies nicht der Fall, besteht die Gefahr anderen Menschen zu nahe zu treten.<sup>52</sup>

Diese Distanz ist aber auch gleichzeitig eine Voraussetzung für das urbane Zusammenleben. Das Unbekanntsein ist in einer Stadt normal. Im Alltag tritt man mit einer großen Anzahl von Menschen in Kontakt, die man nicht kennt. Man ist gewissermaßen zur Distanz gezwungen, denn man stelle sich einmal vor, man hätte mit jeder Person, die man antrifft, ein persönliches Verhältnis, dann würde dies, laut Georg Simmel, zu einer innerlichen Zerstörung beziehungsweise zu einer nicht denkbaren seelischen Verfassung führen. Somit ist der Kontakt mit jedermann, weder möglich noch erwünscht. Damit diese Distanz gewahrt bleibt, legen Städter gewisse Verhaltensweisen an den Tag. In einem Restaurant zum Beispiel hört man bei Gesprächen anderer Gäste demonstrativ weg, damit aus der sich ergebenden räumlichen Nähe keine soziale Belästigung wird. Oder im Bus setzt man sich nicht direkt neben einen anderen Fahrgast, wenn andere Sitzplätze noch nicht belegt sind, damit dieser sich nicht eingeeengt oder belästigt fühlt und auch, um den eigenen Distanzbereich und somit die persönliche Freiheit zu wahren.<sup>53</sup>

Ein Grund warum es viele Menschen in die Städte zieht ist, dass diese durch ihre Anonymität, die Fremdheit, die Distanz und das Desinteresse die Entfaltung der Individuen gewährleisten. Gerade weil man nicht neugierig ist, Mitmenschen nicht bedrängt und auch nicht kontrollieren will,

---

<sup>51</sup> vgl. Simmel, Georg, Die Großstädte und das Geistesleben, 1903 zitiert bei Häußermann/ Siebel, Stadtsoziologie Eine Einführung, 2004, S. 35-37.

<sup>52</sup> vgl. Bahrdt, Die moderne Großstadt: Soziologische Überlegungen zum Städtebau, 1998, S. 86.

<sup>53</sup> vgl. Simmel, Georg, Die Großstädte und das Geistesleben, 1903 zitiert bei Häußermann/ Siebel, Stadtsoziologie Eine Einführung, 2004, S. 38.

bleibt die private Sphäre gewahrt, die Raum zur Entfaltung bietet. Im Dorf ist dies nicht gegeben, da jeder jeden persönlich kennt und unter Umständen über die Lebensumstände des anderen Bescheid weiß. Deshalb ist es dort schwieriger ohne Vorurteile und Rechtfertigung sich als Individuum zu entfalten.<sup>54</sup>

## 5.4 Die Mobilität

Als erstes möchte ich auf die Entwicklung der Mobilität in Städten eingehen, bevor ich anschließend auf die Mobilität in der Stadt der kurzen Wege zu sprechen zu komme.

Der Wandel von der früheren Fußgängerstadt bis zur heutigen Agglomeration wurde aufgrund unterschiedlicher Verkehrstechnologien vollzogen. Angefangen mit der Eisenbahn, die durch gewisse Haltestellen die sogenannten „rail-road-towns“ ermöglichte. Ihre Netzstruktur wies somit jedoch nur einzelne Punkte auf. Bezogen auf die Stadt selbst, war deren Ausdehnung durch Fahrradfahrer und Pferdebahnen genau in dem Maße möglich, in dem sie schneller als der Fußgänger waren. Der Durchmesser einer Fußgängerstadt betrug ungefähr so viel, wie man in 30 Minuten zu Fuß erreichen konnte. Die Schlussfolgerung daraus ist also, je schneller das Verkehrsmittel ist, desto größer ist die Ausdehnung einer Stadt.

Mit der elektrischen Straßenbahn und der S-Bahn wurde ein neues mobiles Zeitalter erreicht. Ihr Verkehrsnetz erstreckte sich radial zum Zentrum der Städte, was eine Ansiedlung an ihren Verkehrsachsen ermöglichte. Die Folge dessen war jedoch, dass das Umland aufgrund mangelnder Erreichbarkeit kaum besiedelt war. Die Endhaltestellen der Straßenbahnen stellten meistens die Stadtgrenzen dar.

---

<sup>54</sup> vgl. Bahrdt, Die moderne Großstadt: Soziologische Überlegungen zum Städtebau, 1998, S. 90.

Durch das Auto war nun die Erschließung und Bebauung der bisher freien Flächen und das Wohnen im Umland möglich. Hierdurch bildeten sich die Agglomerationsräume.<sup>55</sup>

Das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ ist eine Reaktion auf die weiten Entfernungen zwischen Wohnen (im Umland) und Arbeiten (in der Stadt), die durch den Einsatz des Autos letztendlich möglich waren. Ziel des Konzeptes ist, wie oben bereits erwähnt, eine räumliche Verdichtung mit einer Nutzungsmischung. Durch die räumliche Nähe von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Erholung, Kultur, Konsum und Gesundheit kann auf das Auto weitgehend verzichtet werden. Denn wenn sich die Raumstruktur eines Gebietes verändert, so verändert sich auch das Mobilitätsverhalten der Menschen, die in ihm leben. Besteht die Möglichkeit Freizeiteinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten oder den Arbeitsplatz mit dem ÖPNV zu erreichen, wird diese von vielen, auch Autobesitzern, in Anspruch genommen. In der Stadt hat man also die Freiheit, situationsangemessen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wählen.<sup>56</sup>

## 6. Stadtstress

In der Stadt ist es umtriebiger als auf dem Land. Es ist aufregender, schneller und lauter. Es ist immer etwas los, da es nur so vor Menschen wimmelt. Alle haben irgendwo irgendetwas zu tun und an jeder Ecke bekommt man etwas anderes geboten. Manchen Menschen gefällt das, da in der Stadt selten Langeweile aufkommt. Anderen ist es gerade deswegen dort viel zu hektisch und sie bevorzugen eher das ruhigere Landleben.

---

<sup>55</sup> vgl. Häußermann, Großstadt Soziologische Stichworte, 1998, S. 162.

<sup>56</sup> vgl. Häußermann, Großstadt Soziologische Stichworte, 1998, S. 169-171.

Doch ist die ständigen Sinnesreize gesund? Gibt es nicht auch Zeiten, in denen der Mensch zur Ruhe kommen sollte? Nicht umsonst ist es von der Natur so vorgesehen, dass der Mensch eine gewisse Anzahl an Stunden ruhigen Schlafes pro Tag braucht, um sich zu erholen und neue Kräfte zu sammeln.

Auf den Städter wirken tagtäglich innere und äußere Eindrücke in schneller und ununterbrochener Reihenfolge ein. Das Gehirn muss in kürzester Zeit eine große Anzahl optischer Eindrücke verarbeiten. Umso größer eine Stadt ist, desto verschiedenartiger und intensiver sind diese Eindrücke und desto höher ist die „Steigung des Nervenlebens“.<sup>57</sup>

In der Stadt sind nicht nur der hohe Geräuschpegel, eventuell der Müll oder die schlechte Luft Nerven aufreibend. Andreas Meyer-Lindenberg vom Zentralinstitut für seelische Gesundheit an der Universität in Mannheim und sein Team haben herausgefunden, dass das Gehirn eines Großstädtlers anders auf Gefühle und Stress reagiert, als das eines Landbewohners. Es reagiert viel sensibler auf Stress.

Doch hiermit nicht genug. Laut Andreas Meyer-Lindenberg weisen Menschen, die in der Stadt leben, 30 bis 40 Prozent häufiger psychische Erkrankungen auf, als Menschen, die auf dem Land leben. Dies sind vor allem Depressionen und Angsterkrankungen. Auch der Chefarzt Mazda Adli der Fliedner Klinik in Berlin, der auch gleichzeitig Stressforscher an der Charité ist, sagt, dass der Stadtstress in Zusammenhängen mit psychischen Erkrankungen steht. Umso größer zum Beispiel die Stadt ist, in der man aufwächst und lebt, desto höher ist das Risiko einer späteren Schizophrenie-Erkrankung. Genauer gesagt ist es bei Städtern durchschnittlich dreimal so hoch wie bei Landbewohnern. Dies könnte eventuell mit der oben genannten Thematik der Überflutung von Eindrücken zusammenhängen.

---

<sup>57</sup> vgl. Simmel, Georg, Die Großstädte und das Geistesleben, 1903 zitiert bei Häußermann/ Siebel, Stadtsoziologie Eine Einführung, 2004, S. 37.

Dieser Stress kommt jedoch nicht von jetzt auf gleich. Nicht umsonst wird er von Mazda Adli „Kriechstress“ genannt. Anzeichen hierfür sind beispielsweise Anspannung, eine schlechte Stimmung oder Schlafstörungen. Um dies zu vermeiden gilt es achtsam auf seinen Körper zu hören, unter Leute zu gehen, seinen Freundeskreis zu pflegen, Sport zu treiben oder etwas außerhalb der Stadt in der Natur zu unternehmen. Dies sorgt für Ausgleich und Entspannung.

Nicht alle Menschen sind gleichermaßen stressresistent und nicht jeder, der in einer (Groß-)Stadt lebt, leidet an psychischen Erkrankungen. Wenn es einen Ort gibt, an dem man sich von dem Trubel und Stress der Stadt zurückziehen kann, sinkt dieses Risiko.<sup>58</sup> Somit ist es für Städter oftmals erstrebenswert, einen Rückzugsort in ungestörter Lage zu haben.

## 7. Der Wandel der Stadtentwicklung

Zu den Umständen, die die Stadtentwicklung beeinflussen, gehört neben dem sozioökonomischen Strukturwandel, also dem Übergang von einer Industrie- in eine Dienstleistungsgesellschaft, und den demografischen Veränderungen auch die Globalisierung.<sup>59</sup> Die Globalisierung ist eine große quantitative Erweiterung und Verstärkung von globalen Kommunikations- und Wirtschaftsbeziehungen. Es findet eine Ablöse des Außenhandels durch eine weltweit organisierte Produktion statt. Da aufgrund der innovativen Kommunikationstechnik die Übermittlungszeiten von Informationen gegen Null gehen, verlieren die räumlichen Distanzen an Bedeutung. Die Globalisierung wird als neoliberales Projekt gesehen, welches eine große Eigendynamik mit sich bringt.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> vgl. Spiegel online, Isolation: Großstädte machen psychisch krank „Stadtstress ist Kriechstress“, 09.03.2015, <http://www.spiegel.de/gesundheit/psychologie/leben-in-der-grossstadt-stress-laerm-isolation-a-1022495.html>.

<sup>59</sup> vgl. Häußermann/ Läßle/ Siebel, Stadtpolitik, 2008, S. 8.

<sup>60</sup> vgl. Häußermann, Großstadt Soziologische Stichworte, 1998, S. 79-80.

Der Entwicklungsprozess der Urbanisierung in Europa lässt sich in vier Phasen einteilen. In der Phase der vormodernen Urbanisierung galten Städte als auf produzierendes Gewerbe und wirtschaftliche Dienstleistungen spezialisierte Zentren. Ab dem 18. Jahrhundert im Zeitalter des Absolutismus kamen zur Stadt der Handwerker und Kaufleute die Residenz- und Garnisonsstädte hinzu. Die Stadt wurde nun als ein Herrschaftszentrum eines Territorialstaates angesehen.

Während der industriellen Urbanisierung verwandelten sich in Deutschland um Mitte des 19. Jahrhunderts herum die Städte von einer traditionellen in eine moderne Stadt. Aufgrund der nun aufgekommenen Mobilisierung konnten die traditionellen Beschränkungen aufgehoben werden und die Menschen erlangten sowohl soziale als auch räumliche Mobilität. Innerhalb weniger Jahre entstanden Großstädte mit über 100.000 Einwohnern. Ein gutes Beispiel dafür ist das Ruhrgebiet mit seinen zahlreichen Städten. Dies konnte Anfang 1800 nur etwa 3.000 Einwohner ausweisen. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts war es zum größten industriellen Ballungsgebiet in Europa mit über 5 Millionen Einwohnern herangewachsen. Die Bundeshauptstadt Berlin schaffte es sogar innerhalb von nur 30 Jahren sich von einer Provinzstadt bis hin zum Zentrum des Deutschen Reiches zu entwickeln.

Im Anschluss an diese Epochen kam es jedoch zur Deindustrialisierung. Aufgrund der vielen Innovationen und der zahlreichen Fortschritte der Transporttechnologien, wurden keine Fabriken mehr in den Städten gebaut. Dies war zum einen nicht mehr notwendig, zum anderen immer unvorteilhafter. Die Steigerung des Wohlstands ermöglichte es den Städtern vor den Unannehmlichkeiten der Stadt zu fliehen und im suburbanen Raum zu wohnen.

Dieser Trend kehrt sich allerdings mit der Reurbanisierung wieder um. Deutschland hat schon seit einigen Jahren einen Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen. Da es die meisten Arbeitsplätze sowie öffentliche und private Dienstleistungen in den Städten gibt, können manche von ihnen

wieder mit Zuwanderung rechnen. Städte werden im Rahmen der Globalisierung zu Innovationsgebieten von Wissens- und Kulturproduktionen. Zwar wird die Zahl der industriellen Arbeitsplätze sinken, wohingegen jedoch die intellektuelle Arbeit, die menschliche Kreativität und die soziale Zusammenarbeit und Vernetzung immer mehr an Bedeutung gewinnen. Dazu kommt die immer größer werdende Zahl von Einpersonenhaushalten im Zuge der Individualisierungsprozesse, die Doppelerwerbstätigkeit von Mann und Frau, welche die Balance zwischen Arbeiten und Wohnen nicht immer positiv beeinflusst und das Wohnen im suburbanen Raum gegebenenfalls unattraktiv gestaltet.

Durch die Auswirkungen dieser Tendenzen, die sich teilweise gegenseitig verstärken beziehungsweise überschneiden, entwickeln sich neue städtische Arbeits- und Lebensformen. Daraus entsteht die Notwendigkeit das kommunale Handeln hinsichtlich der Stadtregionen zu ändern. (Dies ist unter anderem durch die Einführung der urbanen Gebiete in die Baunutzungsverordnung geschehen, da hier aufgrund der kurzen Wege das Wohnen leichter mit dem Arbeiten verbunden werden kann.)

Allerdings ist auch davon auszugehen, dass der Kontrast zwischen schrumpfenden und wachsenden Städten teilweise immer deutlicher wird. Früher waren die Stadtentwicklung und das Wachstum einheitlich. Heutzutage gibt es schrumpfende, stagnierende und wachsende Städte gleichzeitig. Die Folge kleiner werdender Städte ist die Entspannung des Wohnungsmarktes in diesen. Menschen aus der Mittelschicht können sich nun hinsichtlich Preis, Qualität und Umfeld aussuchen, wo sie in der Stadt gerne wohnen möchten. Dies wiederum hat Auswirkungen auf die Segregationsentwicklung. Früher waren Steuerungsinstrumente der Segregation die Diskriminierung, die Belegungspolitik und die Marktmechanismen. Jetzt wird diese zusätzlich durch den Wegzug der Haushalte aus der Mittelschicht verstärkt, da somit Benachteiligte die einzigen Bewohner dieses Stadtviertels sind. „Dadurch können aus den Wohnvierteln der Benachteiligten benachteiligte Quartiere werden.“ Es

besteht die Gefahr, dass die Stadt zu einem Ort der Ausgrenzung wird und somit ihre Funktion der Integration verliert.

Entsprechend der oben erwähnten möglichen Entwicklungsszenarien gab es Ende des 20. Jahrhunderts Indikatoren für eine neue ökonomische und kulturelle Attraktivität urbaner Räume. Andererseits gibt es auch Anzeichen dafür, dass die Integrationsleistung der Städte, welche während der Landflucht im 19. Jahrhundert, in der Zeit des großstädtischen Proletariats in der Weimarer Republik und während den großen Bevölkerungsbewegungen nach dem Zweiten Weltkrieg verstärkt vorhanden war, sich nun gravierend reduziert.

Seit Anfang des 21. Jahrhunderts weisen die Städte starke Tendenzen zu räumlichen Fragmentierungen auf.<sup>61</sup>

## 8. Postmoderne Stadtpolitik

Der Wandel in der Stadtentwicklung hat Auswirkungen auf die Stadtpolitik und ihre Strategien. Das größte Steuerungsproblem der Städte ist nicht mehr die Verteilung des Wachstums innerhalb der Stadt, sondern seine Erzeugung. Die Stadtverwaltungen versuchen dies durch eine attraktivere (Um-) Gestaltung der Innenstädte zu Einkaufs- und Erlebniszentren, durch die Förderung der internationalen Bereiche im Büro- und Kulturbereich, durch die Förderung des Tourismus und der Entwicklung von Informationstechnologien und der Kommunikationsindustrie.

Doch den Städten stehen dafür nicht immer die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung. Aufgrund dessen werden viele staatliche Bereiche privatisiert. Die sogenannte Public Private Partnership (PPP) ist heute nichts Besonderes mehr in der Stadtpolitik. Bereiche die diesem Modell unterworfen sind, sind beispielsweise die Wohnungsversorgung, die

---

<sup>61</sup> Häußermann/ Läßle/ Siebel, Stadtpolitik, 2008, S. 12-21.



Stadterneuerung, Ver- und Entsorgungsdienstleistungen und andere Infrastrukturbereiche.

Die Steuerungsprobleme der Stadt ändern sich nicht nur, sie vergrößern sich auch, da die Heterogenität ebenfalls wächst. Zum einen sorgt die Schere der Einkommensverteilung und die immer größer werdende Zahl von armen Stadtbewohnern für mehr soziale Ungleichheit, zum anderen nimmt die ethnische und kulturelle Differenzierung der Bevölkerung in den Städten zu.

Dem gegenüber steht eine sich reduzierende Steuerungsfähigkeit der Städte, da durch ihre finanziellen Lagen kaum noch eigenständige Entscheidungen möglich sind. Dies liegt unter anderem daran, dass Gruppen mit sozialen Problemen eher in Städten leben und Menschen mit höherem Einkommen sich vermehrt im Umland ansiedeln. Dies mindert zum einen die Steuereinnahmen der Städte, zum anderen müssen höhere Ausgaben für soziale Zwecke getätigt werden. Die Finanznot der Städte weist somit einen weiteren Punkt der heutigen Probleme der Stadtpolitik auf, welche die immer größer werdenden Probleme nicht mehr mit herkömmlichen Mitteln bewältigen kann. Auf der einen Seite macht es für die wirtschaftliche Entwicklung keinen Sinn mehr, einfach Flächen für irgendwelche Investoren zu reservieren, denn selbst wenn ein ökonomisches Wachstum erreicht wird, ist nicht sichergestellt, dass dies auch höhere kommunale Einnahmen oder eine Steigerung der Arbeitsplätze induziert. Auf der anderen Seite werden die Ausgaben für freiwillige Leistungen gemindert, da eine Kürzung oft nur in diesem Bereich möglich ist. Dort, wo die Städte als großzügige Sponsoren für ein kultiviertes Leben und als Förderer der soziokulturellen Integration bekannt waren, müssen sie sich nun in den Bereichen Kultur, Sport, Freizeit und Bildung finanziell zurückziehen. Früher und auch heute noch sehen sich die Städte als Dienstleistungsunternehmen an, die ihren Einwohnern so viele Aufgaben wie möglich abnehmen sollten. Dies können sie in Zukunft immer weniger ausführen, da sich sowohl die

Nachfrage stark ausdifferenziert hat, als auch die notwendigen Mittel dafür immer weniger werden.<sup>62</sup>

Seit den 1990er Jahren ist deshalb von einer neoliberalen Stadtpolitik die Rede, bei der sich die Städte verstärkt an ökonomischen Zielen und betriebswirtschaftlicher Effizienz orientieren. Dies beinhaltet unter anderem die oben bereits erwähnte Public Private Partnership, eine neue Urbanität der Dienstleistungsgesellschaft, sozial gespaltene Städte und die Entwicklung von World City Networks.<sup>63</sup>

## 9. Die Erfolgsformel postmoderner Stadtentwicklungspolitik: Die 3 Ts (Richard Florida)

In der heutigen Zeit gewinnt man die Rendite nicht mehr aus Rohstoffen und der Massenproduktion, sondern vielmehr aus Know-how und intellektuellen Fähigkeiten. Bildung wird als das wichtigste Kapital angesehen, da die Lebensqualität mit den immer weniger werdenden Rohstoffen sichergestellt werden muss. Hierfür ist die Offenheit für Neues von großer Bedeutung, um neues Wissen oder Informationen schnell umsetzen zu können. Am besten kann vorhandenes Wissen in Produkte und Dienstleistungen von einer kreativen Gesellschaft umgewandelt werden.

Vor 200 Jahren fand der Übergang von der Landwirtschaft zur Industrialisierung statt. Heutzutage spricht Richard Florida, ein amerikanischer Ökonom von der George Mason Universität in Virginia, von einem Wandel der Industrialisierung hin zu einer kreativen Wirtschaft.

---

<sup>62</sup> vgl. Häußermann/ Läßle/ Siebel, Stadtpolitik, 2008, S246-248.

<sup>63</sup> vgl. Holm/ Heeg/ Pütz, Stadt im neoliberalen Zeitalter-Wie globale Politikmodelle Einfluss auf die lokale Gestaltung nehmen, <http://www.forschung-frankfurt.uni-frankfurt.de/36050591/18Holm.pdf>.

Fertigungsintensive Produktionen werden in das Ausland vergeben oder von automatisierten Maschinen fast ohne menschliche Hilfe erledigt. Für das Wirtschaftswachstum spielen nun nicht mehr Arbeit und Kapital die bedeutende Rolle, sondern Kreativität. Sie beschreibt die Fähigkeit, Probleme zu erkennen und Lösungen für diese zu entwickeln, indem vorhandenes Wissen neu kombiniert und in Geschäftsideen umgesetzt wird, die ökonomisch nutzbar sind. Herkömmliche Berufe seien zum Beispiel Bauern, Reinigungsberufe, Installateure, Bauberufe und Tätigkeiten im Transportwesen. Im Gegensatz dazu stellen technische Berufe, Managementaufgaben, Tätigkeiten im Finanz- und Unternehmensbereich, Architekten, Mathematiker und Beschäftigte in Design, Entertainment und Bildung die kreative Klasse dar.

Doch die Bedingung dafür, dass eine eben vorgestellte Gesellschaft funktionieren kann, ist, dass sich in ihr die 3 Ts, also Talente, Technologie und Toleranz entfalten können. Ohne diese Komponenten ist eine moderne Wirtschaft beziehungsweise ihr Wachstum ausgeschlossen.

Die Stadt muss ein kulturell offener und attraktiver Ort mit großer Lebensqualität sein, der Künstler unterschiedlichster Herkunft, Lebens- und Glaubensformen akzeptiert, wodurch er immer mehr Menschen mit kreativen Berufen anzieht. Durch sie sind neue Verknüpfungen von Wissen möglich. Dadurch, dass sich somit viele Menschen der kreativen Klasse, also Erwerbstätige mit kreativen Berufen, ansammeln, folgen die Jobs den Menschen. Denn entweder ziehen die Unternehmen den Kreativen hinterher oder sie werden selbst von ihnen gegründet.

Das T der Technologie wird unter anderem durch den High-Tech-Index erörtert, der das regionale Wirtschaftswachstum in Kategorien wie Elektronik, Software oder Ingenieurwesen definiert. Auch der Innovation-Index spielt im Zusammenhang mit der Technologie eine Rolle. Er gibt die Anzahl der angemeldeten Patente pro Kopf der Bevölkerung an.

Die Toleranz ist der einzige Softfact in dem Trio. Tolerante und weltoffene Regionen ziehen nicht nur kreative Personen an, sondern sind auch

attraktiv für technologische Innovationen und ziehen somit Arbeitsplatz- und Wirtschaftswachstum nach sich. Der Melting-Pot-Index gibt die Anzahl der Menschen an, die im Ausland geboren sind, der Gay-Index den Anteil der Homosexuellen und der Bohemien-Index den Anteil an Künstlern sowie Schauspielern, Schriftstellern, Fotografen, Tänzern, Regisseuren, etc.. Ein weiterer Index, der Composite-Diversity-Index beschreibt alle drei Indexe zusammen.

Um die Attraktivität eines Standortes für kreative Menschen zu fördern, Innovationen zu ermöglichen und Wirtschaftswachstum zu erreichen müssen alle drei Ts erfüllt sein. Jedes ist zwar für sich wichtig, dennoch reicht eines alleine nicht aus. Die Folge der Erfüllung aller drei Komponenten hat gut ausgebildete Fachkräfte vor allem in Zukunftsbranchen wie Informationstechnologie und Ingenieurwissenschaften zur Folge. Die Forschung wird mit qualitativ hochwertigen Ausbildungsstätten bereichert und es gibt die Möglichkeit, Wissen in gewinnbringende Innovationen einzusetzen. Zudem ist somit die Offenheit und Akzeptanz aufgrund der kreativen Philosophie gegenüber Migranten und Minderheiten eher garantiert.

In Deutschland hat die Bundeshauptstadt Berlin den besten TTT-Index. Dies liegt vor allem an den vielen Hochschulen und Forschungsinstituten sowie politischen Institutionen und der Vielzahl an kulturellen Angeboten. Im Bereich der hochkreativen Erwerbstätigen und dem Humankapital, also der Anzahl an Menschen mit einem höherem Bildungsabschluss (mindestens Bachelorabschluss), liegt Berlin ganz weit vorne und investiert auch viel, damit dies so bleibt. Zudem weist die Stadt einen hohen Ausländeranteil auf, was von großer Toleranz zeugt.<sup>64</sup>

Bundesweit ist der TTT-Index vom Jahr 2000 bis 2005 um 14 Prozent gestiegen. Die kreative Klasse hat sich vergrößert und die Zahl der

---

<sup>64</sup> vgl. Florida, Richard, The Rise of the Creative Class, Camebridge, 2002 zitiert bei Kröhnert/ Morgenstern/ Klingholz, Talente, Technologie und Toleranz - Wo Deutschland Zukunft hat, 2007, S. 3-7, [http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user\\_upload/Studien/TTT\\_Webversion.pdf](http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user_upload/Studien/TTT_Webversion.pdf).

gemeldeten Patente wie auch der Bohemien- Index, also der Anteil an Künstlern, Schauspielern, etc., hat zugenommen. Somit entwickelt sich Deutschland zu einer kreativeren Gesellschaft. Durch eine Untersuchung des Berlin Instituts für Bevölkerung und Entwicklung wurde herausgefunden, dass in den Bundesländern ein Zusammenhang zwischen den technologischen Innovationen und der Größe der kreativen Klasse besteht. Auch die Toleranz einer Region hängt mit der kreativen Klasse zusammen. Umso größer diese ist, desto höher ist die Toleranz dort.<sup>65</sup>

## 10. Fazit

Der Gesetzgeber hat die neue Baugebietskategorie „Urbane Gebiete“ in die Baunutzungsverordnung eingeführt, damit die Städte die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Schaffung von Wohnungen durch Investoren, insbesondere auch in den Bereichen, wo es bisher nicht oder in diesem Umfang nicht möglich war, bieten können. Dabei handelt es sich bei dem regulären Bebauungsplan um eine Angebotsplanung ohne konkreten Investor oder es wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan erlassen, bei dem ein konkreter Investor vorliegt. Aufgrund der aktuellen Wohnraumsituation in Deutschland ist es erforderlich, auch noch in schon verdichteten Gebieten, zum Beispiel in den Innenstädten, den Bau von bezahlbarem Wohnraum zu ermöglichen. Daran anschließend beziehungsweise damit einhergehend ist es von Vorteil keine Vorgabe bezüglich der Gleichwertigkeit der Nutzungsmischung zu haben. Somit wird das Nebeneinander von Wohnen, nicht störendem Gewerbe, sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen vereinfacht, da sie nicht in einem bestimmten Verhältnis

---

<sup>65</sup> vgl. Kröhnert/ Morgenstern/ Klingholz, Talente, Technologie und Toleranz - Wo Deutschland Zukunft hat, 2007, S. 20-22, [http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user\\_upload/Studien/TTT\\_Webversion.pdf](http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user_upload/Studien/TTT_Webversion.pdf).

existieren müssen. Damit das Wohnen mit den anderen Nutzungen, die oftmals mehr Platz benötigen und höhere Geräuschemissionen haben, besser vereinbar ist, wurden die Grundflächen- und Geschossflächenzahl gegenüber denen des Mischgebiets erhöht und die zulässigen Lärmwerte tagsüber um drei dB(A) nach oben gesetzt. Zudem erfüllt der neue Baugebietstyp einige Inhaltspunkte der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt von 2007, wie beispielsweise das Konzept der Stadt der kurzen Wege und die damit einhergehende Modernisierung der Infrastrukturnetze. Die genannten Punkte haben die Vorgaben der bisherigen Baugebietskategorien nicht zugelassen und waren demnach für den geplanten Zweck nicht ausreichend.

Die Einführung der urbanen Gebiete bietet jedoch nicht nur baurechtliche Vorteile. Auch aus soziologischer Sicht hat sie einen Mehrwert. Durch die Funktionsmischung von Wohnen, Arbeiten und anderen Einrichtungen, die im Alltag in räumlicher Nähe gebraucht werden, haben die Menschen, die in urbanen Gebieten leben, einen geringeren Zeitaufwand, da das tägliche Pendeln wegfällt. Dadurch haben sie mehr Freizeit, die sie nun nutzen können, um beispielsweise in Vereinen tätig zu werden oder ihren (vernachlässigten) Hobbies nachzugehen. Zudem entstehen weniger Kosten, da aufgrund der kurzen Wege unter anderem kein Zweitauto benötigt wird. Im besten Fall ist überhaupt kein eigenes Auto mehr notwendig. Denn Ziel ist es, den ÖPNV beziehungsweise die Infrastruktur so attraktiv zu gestalten, dass auf den Gebrauch des Autos verzichtet werden kann oder zumindest Modelle des Carsharings in Anspruch genommen werden. Ein positiver Nebeneffekt hierbei ist die Verringerung von Schadstoffemissionen. Des Weiteren besteht eine größere Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie eine Stärkung des Sozialgefüges, da durch die räumliche Nähe eine intensivere Kinderbetreuung und ein generationenübergreifendes Zusammenleben ermöglicht wird. So können zum Beispiel in der Mittagspause die Kinder aus dem Kindergarten abgeholt werden und zu den Großeltern gebracht werden, die bei der Gelegenheit gleich auch noch unterstützt werden

können. Zudem sorgen die urbanen Gebiete auch bei den älteren Menschen für eine Steigerung der Lebensqualität, indem lange Anfahrtswege zu Ärzten, Gesundheitszentren etc. nicht mehr gegeben sind. Zusammenfassend kann man sagen, dass die neue Baugebietskategorie zu einer Erhöhung der Work-Life-Balance beiträgt sowie niedrigere materielle und finanzielle Belastungen verursacht.

Aus meiner Sicht stellen die urbanen Gebiete eine gute Ergänzung zu den bisherigen Baugebietstypen dar und bieten eine Chance für eine vielseitigere Stadtentwicklung, da sie dem angespannten Wohnungsmarkt entgegen kommen und durch die einfachere Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe die Verödung der Innenstädte aufhalten können. Die Erfolge mögen eventuell nicht sofort ersichtlich sein, aber stetig über die Jahre wachsen und erkennbar werden. Den Kommunen ist es nun möglich, ein ausgedehnteres Planungsrecht zu schaffen, die Umsetzung der Planung erfolgt aber, wie eingangs bereits erwähnt, durch konkrete Investoren. Die Stadtpolitik wird die Neuerung immer mehr berücksichtigen und somit auf die sich verändernden Bedürfnisse der heutigen Zeit und der in ihr lebenden Menschen eingehen können.

# Literaturverzeichnis

## Fachliteratur

- Bahrdt, Hans-Paul: Die moderne Großstadt: Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Opladen, 1998
- Deutsches Institut für Urbanistik: Planspiel zur Städtebaurechtsnovelle 2016/2017, Berlin, 2017, <https://difu.de/projekte/2015/planspiel-zur-staedtebaurechtsnovelle-2016.html> (PDF) [08.09.2017]
- Flick, Uwe: Sozialforschung Methoden und Anwendungen Ein Überblick für die BA-Studiengänge, 3. Auflage, Reinbek, 2016
- Füßer, Klaus/Hüsch, Hans-Peter: Die Baunutzungsverordnung – terra incognita des Baurechts?, Leipzig/Weimar, 2003, <http://www.fuesser.de/fileadmin/dateien/service/veranstaltungen/BauNVO.pdf> (PDF) [28.08.2017]
- Güßgen, Florian: Hauptsache Mittendrin, in: Stern Extra, 23.04.2015, S. 70-78
- Häußermann, Hartmut: Großstadt Soziologische Stichworte, Opladen, 1998
- Häußermann, Hartmut/ Siebel, Walter: Stadtsoziologie Eine Einführung, Frankfurt am Main/ New York, 2004
- Häußermann, Hartmut/ Läßle, Dieter/ Siebel, Walter: Stadtpolitik, Frankfurt am Main, 2008



- Holm, Andrej/ Heeg, Susanne/ Pütz, Robert, Forschung Frankfurt: Stadt im neoliberalen Zeitalter-Wie globale Politikmodelle Einfluss auf die lokale Gestaltung nehmen, 2009, <http://www.forschung-frankfurt.uni-frankfurt.de/36050591/18Holm.pdf> (PDF) [19.08.2017]
- Kröhnert, Steffen/ Morgenstern, Annegret/ Klingholz, Reiner, Berlin Institut für Bevölkerung und Entwicklung: Talente, Technologie und Toleranz - Wo Deutschland Zukunft hat, Berlin, 2007, [http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user\\_upload/Studien/TTT\\_Webversion.pdf](http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user_upload/Studien/TTT_Webversion.pdf) (PDF) [28.08.2017]
- Opaschowski, Horst W.: Besser leben – schöner wohnen? Leben in der Stadt der Zukunft, Bonn, 2005
- Penn-Bressel, Gertrude, Umweltbundesamt, Fachgebiet Raumbezogene Umweltplanung: „Urban-kompakt-durchgrünt“-Strategien für eine nachhaltige Stadtentwicklung, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/dokument/e/urban-kompakt\\_durchgruent\\_penn-bressel.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/dokument/e/urban-kompakt_durchgruent_penn-bressel.pdf) (PDF) [06.08.2017]
- Reiß-Schmidt, Stephan: Der öffentliche Raum: Traum, Wirklichkeit, Perspektiven, [http://www.urbanauten.de/reiss\\_schmidt.pdf](http://www.urbanauten.de/reiss_schmidt.pdf) (PDF) [15.08.2017]
- Seckelmann, Astrid, Geografisches Institut, Ruhr-Universität Bonn: Stadt und Regionalentwicklung, [http://www.geog.uni-heidelberg.de/md/chemgeo/geog/lehrraum/veranstaltungsbausteine/seckelmann\\_elearning\\_kompaktestadt.pdf](http://www.geog.uni-heidelberg.de/md/chemgeo/geog/lehrraum/veranstaltungsbausteine/seckelmann_elearning_kompaktestadt.pdf) (PDF) [04.06.2017]
- Siebel, Walter, Bayerische Akademie ländlicher Raum e.V.: Was macht die Städte so attraktiv? Einsichten und Konsequenzen für eine (neue) ländliche Raum-Politik!, München, 09.05.2016,

[http://www.akademie-bayern.de/imgspdfs/news/2016/160509\\_Vortrag\\_Siebel.pdf](http://www.akademie-bayern.de/imgspdfs/news/2016/160509_Vortrag_Siebel.pdf) (PDF)  
[15.08.2017]

- Umweltbundesamt für Mensch und Umwelt: Leitkonzept-Stadt und Region der kurzen Wege, Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie, Texte 48/2011, <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4151.pdf> (PDF) [03.06.2017]
- Wehaus, Rainer: Die Städte wachsen, die Dörfer verlieren, in: Backnanger Kreiszeitung, Nr. 155, 09.07.2015, S. 12
- Weichhart, Peter: Dezentrale Konzentration – Ein klassisches Leitbild der Regionalentwicklung, <http://homepage.univie.ac.at/peter.weichhart/LVs/Seminare/AktFRegent0203/Ref2Folien2.pdf> (PDF) [04.06.2017]

## Internetquellen

- Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Startseite, lexica, DE, Dezentrale Konzentration, <https://www.arl-net.de/lexica/de/dezentrale-konzentration?lang=en> [04.06.2017]
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit: Presse, Pressemitteilungen, Hendricks: „Novelle des Baurechts macht Städte fit für die Zukunft“, 30.11.2016 Pressemitteilung Nr. 307/16, <http://www.bmub.bund.de/pressemitteilung/hendricks-novelle-des-baurechts-macht-staedte-fit-fuer-die-zukunft/> [29.07.2017]
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit: Startseite, Service, Bürgerforum, Häufige Fragen

(FAQ), Bauplanungsrechtsnovelle: Was sind die Vorteile des urbanen Gebiets?,

[http://www.bmub.bund.de/service/buergerforum/haeufige-fragen-faq/faq-detailansicht/?no\\_cache=1&tx\\_irfaq\\_pi1%5BshowUid%5D=591](http://www.bmub.bund.de/service/buergerforum/haeufige-fragen-faq/faq-detailansicht/?no_cache=1&tx_irfaq_pi1%5BshowUid%5D=591)

[04.08.2017]

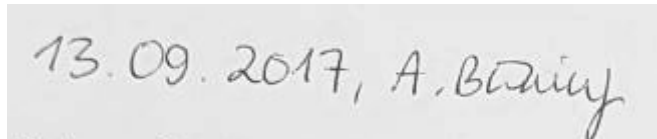
- Der Bundesrat: Plenum, PlenumKOMPAKT, Urbane Gebiete, 31.03.2017, <http://www.bundesrat.de/DE/plenum/plenum-kompakt/17/956/013a.html?view=main%5BDrucken%5D> [29.07.2017]
- Destatis Statistisches Bundesamt: Startseite, Presse & Service, Presse, Pressemitteilungen, 43 Millionen Privathaushalte im Jahr 2035, Pressemitteilung Nr. 067 28.02.2017, [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17\\_067\\_122.html](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17_067_122.html) [23.07.2017]
- Die Bundesregierung: Aktuelles, Zusammenleben in der Stadt, Neue Spielräume für den Wohnungsbau, 12.04.2017, <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2016/11/2016-11-30-urbane-gebiete.html> [23.07.2017]
- DStGB Deutscher Städte- und Gemeindebund: Startseite, Aktuelles, 2017, BauGB-Novelle tritt am 13. Mai 2017 in Kraft, 10.05.2017, <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Aktuelles/2017/BauGB-Novelle%20tritt%20am%2013.%20Mai%202017%20in%20Kraft/> [01.08.2017]
- Schader Stiftung: Startseite, Themen, Stadtentwicklung und Wohnen, Stadtentwicklungspolitik, Umsetzung der Leipzig Charta: Rahmenbedingungen für kommunale Stadtentwicklung von Lütke Daldrup, Engelbert, 25.08.2008, [https://www.schader-](https://www.schader-stiftung.de/themen/stadtentwicklung-und-)  
[stiftung.de/themen/stadtentwicklung-und-](https://www.schader-stiftung.de/themen/stadtentwicklung-und-)

[wohnen/fokus/stadtentwicklungspolitik/artikel/umsetzung-der-leipzig-charta-rahmenbedingungen-fuer-kommunale-stadtentwicklung/](#)  
[04.08.2017]

- Spiegel Online: Nachrichten, Gesundheit, Psychologie, Stress, Lärm, Isolation: Großstädte machen psychisch krank „Stadtstress ist Kriechstress“, 09.03.2015,  
[http://www.spiegel.de/gesundheit/psychologie/leben-in-der-grossstadt-stress-laerm-isolation-a-1022495.html](#) [15.08.2017]
- Spiegel Online: Nachrichten, Wissenschaft, Mensch, Demografie Deutschlands, Bertelsmann-Studie: Deutschland schrumpft und vergeist bis 2030, 08.07.2015,  
[http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/deutschland-bevoelkerung-schrumpft-bis-2030-um-halbe-million-a-1042605.html](#) [22.07.2017]

## Erklärung

„Ich versichere, dass ich diese Bachelorarbeit selbständig und nur unter Verwendung der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe. Die aus anderen Quellen direkt oder indirekt übernommenen Daten und Konzepte sind unter Angabe der Quelle gekennzeichnet.“

A rectangular box containing a handwritten signature and date in black ink. The text reads "13.09.2017, A. Bötting" in a cursive script.

Datum, Unterschrift