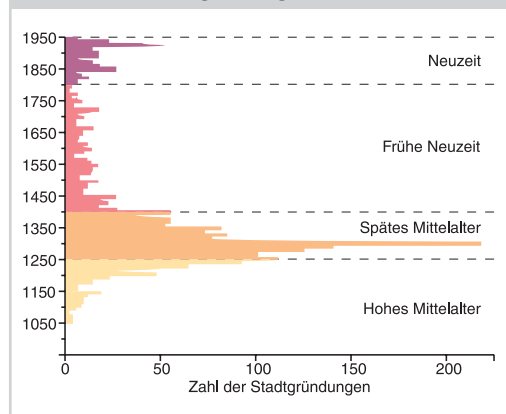


Stadtentwicklung in Mitteleuropa



M1 Altstadt von Siena – Beispiel eines im hohen Mittelalter entstandenen Stadtbildes

M2 Stadtbildungsepochen in Mitteleuropa (rund 2000 erfasste Stadtgründungen)



Römerstädte
Wik- und Marktorte
Stadtgründungen
des Hochadels/des
niedereren Adels

Planstädte des
Absolutismus
Verwaltungsneu-
städte und Indus-
triestädte
Neue Städte

Historisch-genetische Stadttypen

Abgesehen von den keltischen „oppida“ und den germanischen Volksburgen, die noch nicht alle Kriterien einer Stadt erfüllten und somit nur als Vorläufer des Städtewesens anzusehen sind, bilden die Römerstädte die früheste Stadtentstehungsschicht in Mitteleuropa. Die Römer legten zur Sicherung und Verwaltung ihres Reiches, das um 100 n. Chr. den gesamten Mittelmeerraum und Westeuropa umfasste, Siedlungen an, von denen sich einige zu Städten entwickelten, die auch nach dem Zerfall des römischen Weltreiches erhalten blieben (in Deutschland z. B. Trier, Köln, Mainz, Koblenz). Vom 8. bis 11. Jh. entstanden die Wik- und Marktorte, die sich in der Regel an ein geistliches oder weltliches Zentrum wie den Sitz eines (Erz-) Bischofs, ein Kloster, einen fränkischen Königshof oder eine kaiserliche Pfalz anlehnten. Damit waren meist Kirche oder Palast zentrale Merkmale.

Die Gründungen des Hochadels im 12./13. Jh. stellen die von der Zahl her bedeutendste Epoche in der Stadtentstehung dar. Kaiser und Territorialherren sicherten Grenzen und Flussübergänge durch Burgen und neue Siedlungen, die später zu bedeutenden Städten heranwuchsen. Im 14./15. Jh. folgten aus denselben Motiven heraus die Spätgründungen des niederen Adels. Die wirtschaftliche und politische Entwicklung sorgte dafür, dass seit dem Hochmittelalter der Markt in ganz zentraler Lage – öfters auch mehrere Plätze mit verschiedener Zweckbestimmung – zu einem beherrschenden Element der Stadtgestalt wurden, genauso wie die Stadtmauer.

Die Planstädte des Absolutismus (16.–18. Jh.) stellen eine Eigenheit Mitteleuropas dar. Insbesondere deutsche Territorialherren ließen entweder bereits bestehende Städte zu prunkvollen Residenzen ausbauen (z. B. Dresden, Potsdam), oder es entstanden Neugründungen auf dem Reißbrett (z. B. Karlsruhe, Mannheim, Ludwigslust). Die geometrische Ausrichtung aller Verkehrsachsen auf das zentrale Schloss, entsprechend gestaltete Park- und Gartenanlagen sowie ggf. Vaubansche Befestigungswerke – benannt nach dem Festungsbaumeister König Ludwigs XIV. – sind wesentliche Merkmale dieses Stadttyps.

Die nächsten Stadttypen, die Verwaltungsneustädte und Industriestädte, entstanden erst im 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jh.s. Die Entwicklung einer zunehmend komplexen Industriegesellschaft machte den Aufbau einer modernen, mehrstufigen Bürokratie notwendig, wodurch eine Reihe von Orten durch die Übernahme von Verwaltungsfunktionen einen Aufschwung erfuhren. Grundlage der neuen Industriestädte waren in erster Linie die Montanindustrie, die Chemische Industrie und später der Automobilbau. Als Beispiele seien Oberhausen, Leverkusen und Leuna sowie Wolfsburg genannt.

Seit der Mitte des 20. Jh.s entstehen die so genannten Neuen Städte. Ihre Bezeichnung geht auf die im Umkreis von London seit 1944 geplanten „New Towns“ zurück. Wichtigste Zielsetzungen dieser Neugründungen sind die Entlastung von Verdichtungsräumen sowie die Entwicklungsförderung strukturschwacher Re-

gionen. In Frankreich entsprechen ihnen die „Villes Nouvelles“ im Großraum Paris.

Stadt ist die vom Menschen bewirkte Überlagerung eines Stücks Natur mit einem Netz von Straßen, Plätzen, Bau- und Freiflächen. Bei dieser Umgestaltung der Naturlandschaft muss der Mensch zwar auch die physisch-geographischen Voraussetzungen beachten, gleichzeitig lässt er sich aber von bestimmten politischen, ökonomischen oder religiösen Vorstellungen leiten. Das heißt, im Grund- und Aufriss einer Stadt oder eines Stadtteils spiegelt sich das jeweilige Wirtschafts- und Gesellschaftssystem einer Epoche wider.



M 4 Preston, Nordwestengland – industriell geprägte Stadtanlage aus Victorianischer Zeit

M 3 Stadtentwicklung in Europa im Überblick

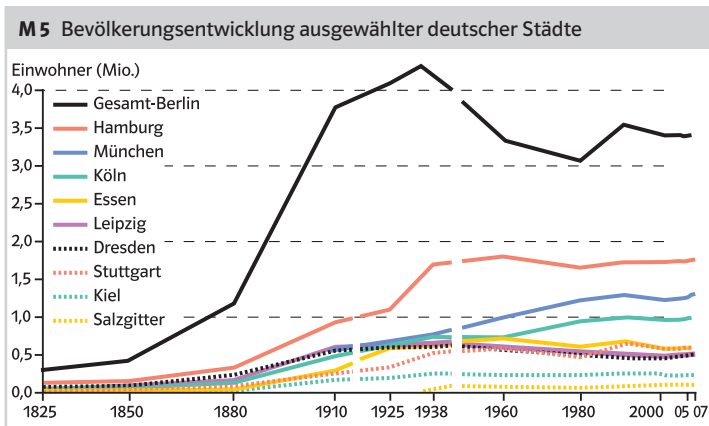
Typisierungskriterien	Grundriss	Siedlungsmittelpunkt	Verkehrssystem	sonstige charakteristische Merkmale
Mittelalter (8.-15. Jh.): Handels- und Bürgerstadt		<ul style="list-style-type: none"> - Kirche/ Kloster - Burg - Marktplatz/ Rathaus 	<ul style="list-style-type: none"> - Handelsstraßen für Fuhrwerke, ausgerichtet auf Siedlungsmittelpunkt - enge, verwinkelte Gassen für Tragetierr oder Karren 	<ul style="list-style-type: none"> - Mauer, meist mit Gräben - Wohn- und Arbeitsstätten unter einem Dach
Absolutismus (16.-18. Jh.): Residenzstadt		<ul style="list-style-type: none"> - Schloss - Residenz 	<ul style="list-style-type: none"> - Alleen für Karossen - planmäßige, meist symmetrische Anlage, Hauptachsen auf Residenz ausgerichtet 	<ul style="list-style-type: none"> - Park- und Gartenanlagen in geometrischen Formen - Vauban'sche Bastionen
Industrialisierung (19. Jh.): Industriestadt		<ul style="list-style-type: none"> - Industrieanlage - Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> - Eisenbahn - rasterförmiges Straßennetz 	<ul style="list-style-type: none"> - Mietskasernen - Villengebiete - weitgehend räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten, aber noch enges Nebeneinander
Gegenwart (20. Jh.): Großwohnsiedlung/ New Town		<ul style="list-style-type: none"> - Versorgungszentrum 	<ul style="list-style-type: none"> - gut strukturiertes Straßennetz - Pendlerverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Vielfalt an Haus- und Wohnformen - klare räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten

A1 Ordnen Sie die Fotos M1 und M4 einem historisch-genetischen Stadttyp zu.

A2 Beschreiben Sie charakteristische Merkmale der in einzelnen Stadtbildungsperioden (M2 auf S. 272) entstandenen Stadttypen.

A3 Untersuchen Sie – ggf. im Rahmen eines fächerübergreifenden Referats (Geschichte) – die Entstehung und Entwicklung Ihrer Heimat- oder Schulstadt.

A4 Gestalten Sie – auf der Grundlage einer Stadtplan-Auswertung und/oder einer Stadtextkursion (Online-Link auf S. 274) – einen generalisierten Grundriss Ihrer Heimat- oder Schulstadt mit wesentlichen Merkmalen einzelner Entstehungsperioden.



Stadtentwicklung in der Industriegesellschaft

Eine Analyse aller den urbanen Raum prägenden Prozesse zeigt, dass die heutigen Stadtstrukturen in ihren wesentlichsten Teilen erst seit der Industrialisierung entstanden sind. Die neuen Produktionsweisen, die zunehmende Mobilität der Menschen sowie die Weiterentwicklung der Verkehrstechnologien veränderten die Gestalt der Städte und führten zu deren raschem Wachstum.

„Das 19. Jh. war ein Zeitalter stürmischer politischer, sozialer und gesellschaftlicher Transformationen sowie technisch-ökonomischer Veränderungen ... Ausgelöst durch eine ununterbrochene Folge zahlreicher technischer Basiserfindungen und ihrer Weiterentwicklungen, entstanden innerhalb weniger Jahre in den Städten neue industrielle Arbeitsplätze. Dies betraf zunächst die Textil- und Montanindustrie, deren Bedarf an Arbeitskräften aus dem lokalen Arbeitskräftereservoir nicht mehr gedeckt werden konnte. Somit wurde die Verfügbarkeit von Arbeitskräften zu einem wichtigen Faktor für die rasche Industrialisierung der Städte. Ohne den Zugang erwerbswilliger Personen aus ländlichen Räumen, in denen um 1860 noch 70–80 % der Gesamtbevölkerung gelebt hatten, wäre der wirtschaftliche Take-Off der Industriestädte kaum möglich gewesen ...

Ab etwa 1830 begann das Zeitalter einer bis dahin nicht gekannten Mobilität: Die Dampfmaschine bildete die Grundlage für wichtige so genannte abgeleitete Innovationen in der Verkehrstechnologie. Eisenbahn und Dampfschiff führten zu erheblichen Effizienzsteigerungen

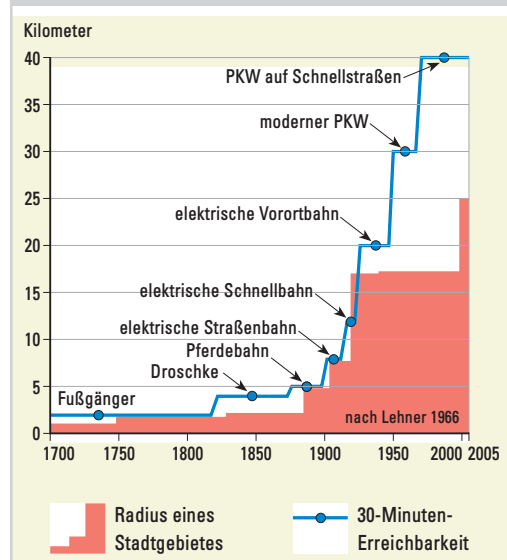
im Transportwesen ... Somit entwickelte sich die Eisenbahn zu einem entscheidenden Instrument der Industrialisierung, da die verarbeitende Industrie nicht mehr an die Standorte der Rohstoffvorkommen gebunden war, sondern sich in den Städten, wo Arbeitskräfte, Kapital und technisches sowie ökonomisches Wissen vorhanden waren, entfalten konnte ...

Die Vorzüge des neuen Transportmittels „Eisenbahn“ wären jedoch kaum zum Zuge gekommen, hätten nicht gesellschaftlich-juristische Innovationen die Mobilität der Bevölkerung erst ermöglicht. In Preußen etwa waren es die Stein-Hardenbergschen Reformen, die die Bauernbefreiung und die Freiheit der Wohnortwahl umfassten ... Erst Sozialreformen eröffneten die Möglichkeit der ungehinderten Zuwanderung von Arbeitskräften in die ... rasch expandierenden Montanreviere ...

Die ökonomische Transformation der Städte während der Industrialisierung wirkte sich ... in einer räumlichen Expansion aus. Der Ausbau der Städte verlangte nach leistungsstärkeren innerstädtischen Verkehrssystemen. Die rasche Transformation der verdichteten Fußgängerstadt der früh- und vorindustriellen Epoche, die ein Fußgänger in höchstens 30 bis 40 Minuten durchquert hatte, in eine Stadt mit bandförmigen Wachstumskorridoren war nur durch die Entwicklung neuer Verkehrstechnologien möglich.“ [1]

Stadtstruktur
Industrialisierung
Mobilität

M 6 Flächenwachstum durch die Verkehrserschließung deutscher Städte



Stadtentwicklung in der Dienstleistungs- und modernen Erlebnisgesellschaft

Mit dem Übergang zur Dienstleistungsgesellschaft seit Ende des 20. Jh.s entstanden neue Kräfte und Prozesse, die die urbanen Strukturen überformten. Viele Standorte von Einrichtungen des Tertiären Sektors (z. B. Banken, Versicherungen, Kommunikationssysteme, öffentliche Verwaltung) sind an Städte gebunden. Ihr Auf- und Ausbau veränderte insbesondere das Bild und die Funktion der Innenstädte.

Die Tertiärisierung erfasst inzwischen aber den gesamten urbanen Raum. An den Stadträndern, „auf der grünen Wiese“, auf zentrennahen Industriebrachen entstehen Shopping Malls, Urban Entertainment Centers, Themenparks. Um im nationalen und internationalen Wettbewerb zu bestehen, versuchen Stadtmanagement- und Stadtmarketing-Gesellschaften die Attraktivität ihrer Stadt durch den Aufbau von „Erlebniswelten“ zu erhöhen. Unterhaltung und Event werden zu neuen Markenzeichen der großen Städte.

Die sich in den letzten Jahren ausbreitende urbane Eventkultur lässt immer vielfältigere Angebotsformen entstehen. Traditionelle Einrichtungen wie Kinos, Gaststätten oder Zoologische Gärten wandeln sich zu „Erlebniswelten“ mit Namen wie „Multiplex“, „Omnimax“ und „Cinemaxx-Kino“, „Hard Rock Café“ oder „Animal Kingdom“. An die Stelle einfacher Schwimmbäder treten „Spaß-, Erlebnis- oder Tropenbäder“ sowie „Wasserparks“. „Themenwelten“ bieten Märchen- und Safari-Erlebnisse oder fantasievolle „Weltausstellungen“ bis hin zu „Science Centers“ und „Virtual Worlds“. Gemeinsam ist allen Einrichtungen, dass jeweils eine Vielzahl von Angeboten zusammengefasst wird, sodass der Kunde gleichzeitig Einkaufs-, Freizeit-, Kultur- und Naturerlebnisse konsumieren kann.



M7 Urbane Eventkultur: CentrO Oberhausen

„Erlebniseinkaufszentrum ... ähneln mehr einem Vergnügungspark für Erwachsene. Geboten werden Fantasy-Abenteuer nach der Devise ‚Entführt mich in ein anderes Leben – aber holt mich zum Abendessen zurück‘. Die Entführung findet eigentlich nur in der Fantasie statt. ‚Urban Entertainment Center‘ steigern den Bekanntheitsgrad und Imagewert einer Stadt oder Region: Seit es ‚CentrO‘ in Oberhausen gibt, ist Oberhausen zur drittbekanntesten Stadt an Rhein und Ruhr avanciert. Die jährlich 23 Millionen Besucher können sich sehen lassen. Die Verschmelzung von Einkauf und Freizeit, von Konsumieren und Flanieren macht die Städte wieder attraktiver.“ [2]

Tertiärer Sektor (G)
Dienstleistungs- und Erlebnisgesellschaft

Tertiärisierung (G)

Stadtmanagement/-marketing

Eventkultur

A5 Erarbeiten Sie – in Zusammenarbeit mit dem Fach Geschichte – entscheidende Push- und Pull-Faktoren der Bevölkerungswanderungen in Mitteleuropa im 19. Jh.

A6 Stellen Sie die Folgen dieser Zuwanderungen für das Erscheinungsbild der Städte dar.

A7 Untersuchen Sie – ggf. im Rahmen eines Projektes oder einer Facharbeit –, in welchem Ausmaß die im Teilkapitel 8.3.3 beschriebene Entwicklung auch in Ihrer Heimatstadt/Schulstadt feststellbar ist.

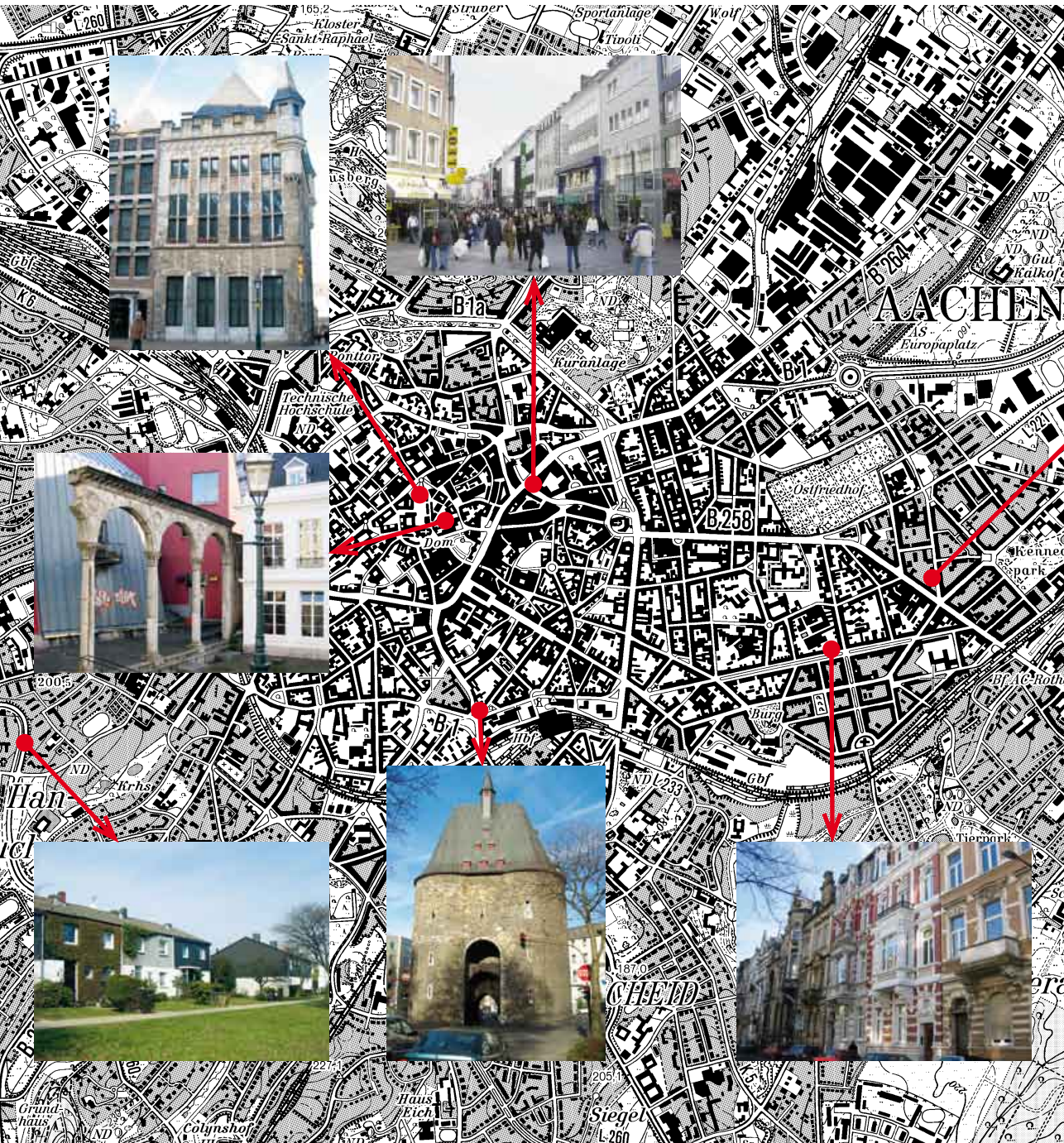
A8 Erörtern Sie die These von H. W. Opaschowski: „Die Verschmelzung von Einkauf und Freizeit, von Konsumieren und Flanieren macht die Städte wieder attraktiver“.

M5 Zusammengestellt nach verschiedenen Quellen, aktualisiert nach Wikipedia, März 2008

[1] Klaus Zehner: Stadtgeographie. Gotha: Klett-Perthes 2001, S. 107ff.

[2] Horst W. Opaschowski: Kathedralen des 21. Jahrhunderts. Erlebniswelten im Zeitalter der Eventkultur. Hamburg: B.A.T. Freizeit-Forschungsinstitut 2000, S. 33ff.

Verstädterung und Stadtentwicklung in den Industrieländern – Beispiel Deutschland



*Aachen, das heutige Stadtbild als Spiegel
einer jahrhundertelangen Entwicklung*
Kartengrundlage: Topographische Karte 1 : 25 000,
Blatt 5202 Aachen



Man kann die Gegenwart nicht verstehen und die Zukunft nicht planen, wenn man die Vergangenheit nicht kennt!

Was auf den ersten Blick eher wie eine These für die Begründung des Geschichtsunterrichts erscheint, trifft in gleicher Weise auf die Beschäftigung mit der Genese von Städten zu. Erst die Betrachtung, wann und unter welchen Bedingungen Städte gegründet worden sind und unter welchen Rahmenbedingungen sie sich vom Zeitpunkt ihrer Gründung bis heute entwickelt haben, lässt ein Verständnis des aktuellen Erscheinungsbildes unserer Städte zu. Das aber ist wiederum notwendig, um in einer immer urbaner werdenden Kultur und Gesellschaft Maßstäbe, Programme und Projekte für eine zukünftige Stadtentwicklung zu erarbeiten. Das Ziel, die Stadt zum „Lebensraum der Zukunft“ zu gestalten, kann nur im Einklang von Vergangenem, Gegenwärtigem und Zukünftigem gelingen.

Eine erste Konkretisierung dieser Gedanken liefert die Darstellung von Aachen, mit 256 000 Einwohnern heute eine mittlere Großstadt im äußersten Westen Deutschlands. Schon der Grundriss zeigt unterschiedliche Elemente einzelner Epochen der Stadtentwicklung, und spätestens die aktuellen Fotos machen klar, dass einzelne städtische Viertel in ihrem Erscheinungsbild von unterschiedlichen Zeiten geprägt worden sind.

Welche Bedeutung das hat, wird besonders im Kern der Stadt mit seinem mittelalterlichen Ursprung deutlich, denn genau diese mittelalterliche Stadt ist heute die *Innenstadt* Aachens – so wie das in zahlreichen mitteleuropäischen Städten der Fall ist. Das heißt: Man findet einerseits ein unregelmäßiges, enges Straßennetz vor sowie eine alte und z.T. erhaltenswerte und denkmalgeschützte Bausubstanz. Andererseits sind die früheren Städte und späteren Stadtkerne heute weitgehend mit der *City* und ihren Funktionen wie Einkaufen, Administration und Freizeit/Unterhaltung identisch, die ebenso moderne wie komplexe, aber auch zukunftsfähige Strukturen erfordern. Dies und die Auswirkungen des Zweiten Weltkriegs – die starken Zerstörungen und der rasche Wiederaufbau, oft unter dem Diktat einer heute als steril empfundenen Funktionalität – wirken erschwerend für eine Planung.

Historische Stadttypen

Die römische Stadt

Zeugnisse römischer Bautätigkeit finden sich im heutigen Erscheinungsbild der Städte nördlich der Alpen nur noch sehr vereinzelt, z. B. die Porta Nigra in Trier. Jedoch beginnt unter dem Einfluss Roms, der bis an Rhein und Donau reicht, die erste Städtegründungsphase im mitteleuropäischen Raum. Die Zerstörungen im Zuge des Untergangs des Weströmischen Reiches und der Völkerwanderung im 5. Jh. verschütteten diese römischen Ursprünge im wahrsten Sinne des Wortes, aber Städte wie Trier, Mainz, Koblenz oder Köln sind sichtbare Beispiele für römische Gründungen.

Die mittelalterliche Stadt

Zwischen 1100 und 1400 fand in Mitteleuropa die intensivste Phase der Städtegründungen statt. Gleichzeitig erlebten bereits bestehende Siedlungen ein – wenn auch oft bescheidenes – intensives Wachstum (Auffüllungsprozess innerhalb der vorgegebenen Grenzen wie Wälle oder Stadtmauern), bedeutendere Städte sogar ein extensives, also auch in die Fläche gerichtetes Wachstum, was sich im Bau eines zweiten Stadtmauerriegels niederschlug. Man muss allerdings

bedenken, dass sich unser heutiger Begriff von Stadt nur sehr bedingt auf die damaligen Verhältnisse übertragen lässt. Es gab zwar im mitteleuropäischen Raum rund 3 000 Städte, aber die allermeisten von ihnen hatten nur wenige Einwohner und häufig über Jahrhunderte hinweg ein geringes Bevölkerungswachstum. Dennoch gehört die mittelalterliche Stadt zu den ganz wesentlichen Elementen ihrer Zeit, hat wichtige politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Impulse gesetzt und wirkt bis heute im Stadtbild und in der Stadtstruktur fort.

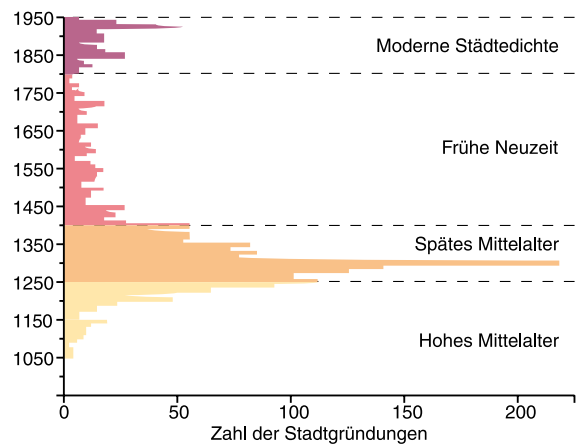
Was aber waren die Anlässe und Impulse für diese große Zahl von Städtegründungen? Es gab kirchliche und fürstliche Gründungen, bedeutende Impulse kamen aber auch vom aufstrebenden Bürgertum. „Stadtluft macht frei“ – die vom Individuum gewonnene Unabhängigkeit von geistlichen oder weltlichen Grundherren dokumentierte sich in der wachsenden Bedeutung der Kaufmannsgilden und Handwerkerzünfte, sodass nicht von ungefähr neben der Hauptkirche das Rathaus sowie der Marktplatz und an ihm die Patrizierhäuser die Physiognomie der Stadt dominierten, Ausdruck bürgerlichen Selbstbewusstseins und Wohlstands.

Man differenziert zwischen verschiedenen mittelalterlichen Stadttypen mit z. T. unterschiedlichen Intentionen, Funktionen und/oder Stadtbildern.

Modell des römischen Köln



Städtebildungsepochen in Mitteleuropa



(rund 2 000 erfasste Stadtgründungen)

Mittelalterliche Stadttypen

„Frühmittelalterliche Keimzellen (8./9. Jh.) für die Stadtentwicklung waren z. B. befestigte Königshöfe (Beispiel: Dortmund) oder die Domburgen der Bischofssitze, wie in Münster/Westf. Daneben entstanden – häufig an eine Burg angelehnt – kaufmännische Siedlungen, die so genannten Wikorte, ... als sich die Kaufleute zu Gilden zusammenschlossen.

Mutterstädte (bis ca. 1150) nannte man oft die nur mühsam mit der Fürstenpfalz oder der Kirchenburg zusammengewachsene, bereits differenzierte Siedlung der königlichen Kaufleute. Ihr Zentrum wurde der Markt. Wie das Beispiel von Münster zeigt, veränderten die mittelalterlichen Städte durch Stadterweiterungen häufig ihre ursprüngliche Form. Das ging soweit, dass ... [zunächst] selbstständige Städte ... zu so genannten Doppelstädten (Hamburg, Brandenburg) oder

sogar Gruppenstädten (Hildesheim, Bremen, Braunschweig) zusammenwuchsen.

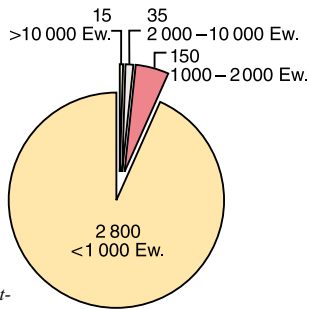
Nach dem Vorbild der Mutterstädte entstanden zwischen 1150 und 1240 Gründungsstädte als planmäßig angelegte Stadtanlagen. Sie wurden vor allem in günstiger Verkehrslage errichtet, und zu ihrem eigentlichen Mittelpunkt wurde mehr und mehr der Markt. Dessen quadratische Anlage steigerte oft die Regelmäßigkeit der Stadtanlage, ... [zu ihnen gehörten östlich der Elbe auch die Kolonisationsstädte, wie beispielsweise Breslau/heute Wroclaw, Polen].

Bescheidene Gründungen, die aber zwischen 1200 und 1300 in großer Zahl und Dichte im ganzen Deutschen Reich entstanden, waren die territorialen Klein- und Zwergstädte. Mit diesen meist landesherrlichen Gründungen sollte die jeweilige Territorialmacht eine Stärkung erfahren ...“

Rudolf Juchelka/Arno Kreuz/Norbert von der Ruhren: Leitbilder der Stadtentwicklung. Unterrichtspraxis S II – Geographie, Bd. 15. Köln: Aulis 2003. S. 8

*(Diagramm und Tabelle)
Bevölkerungsgrößen mittelalterlicher Städte in Europa im 14./15. Jh.*

Nach Fritz Röhrig: Die europäische Stadt im Mittelalter. Göttingen: 1975



Erfurt – Aufriss der mittelalterlichen Stadt aus der Schedelschen Weltchronik von 1493



Einwohnerzahl der größten Städte im deutschen Sprachraum

Köln	> 30 000
Lübeck	ca. 25 000
Straßburg, Nürnberg, Danzig, Ulm	ca. 20 000
Frankfurt am Main, Breslau, Zürich, Erfurt	ca. 10 000 – 18 500

Einwohnerzahl der größten Städte Europas

Paris	> 100 000
Florenz (im 16. Jh. auch Venedig, Neapel, Palermo)	ca. 100 000
Mailand	ca. 85 000
London	ca. 30 000 – 40 000

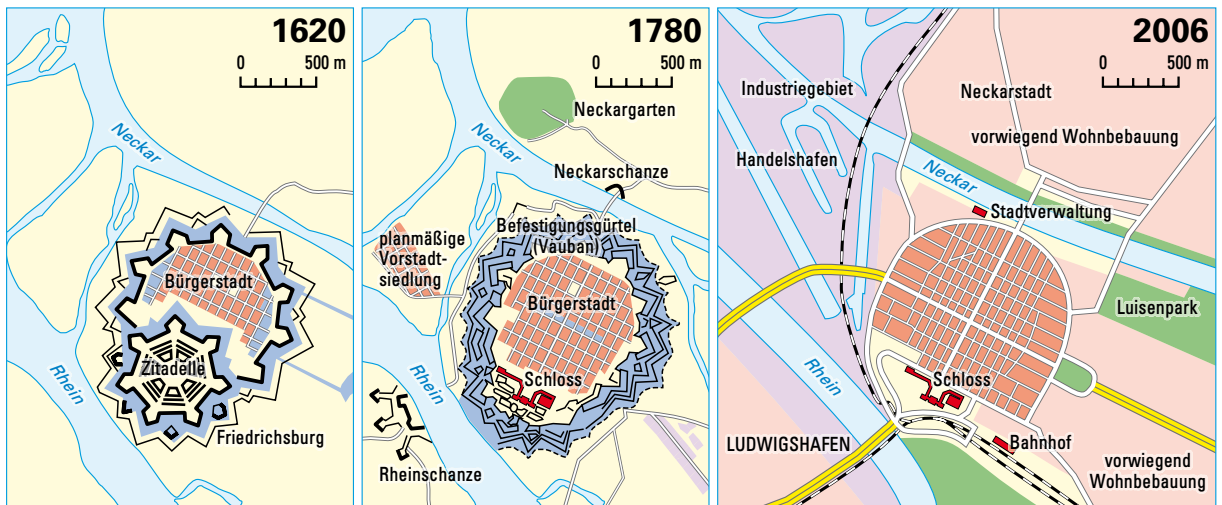
Frühneuzeitliche Stadttypen

Besonders zwischen 1550 und 1800 lag eine Phase, in der die Neugründung von Städten auf geringem Niveau stagnierte. Gründe gab es mehrere, wie z. B. den Zerfall der Hanse, die ja an der Gründung und am Ausbau zahlreicher Städte beteiligt war, oder die Reduzierung der mitteleuropäischen Bevölkerung durch Seuchen und den Dreißigjährigen Krieg.

Dennoch gab es eine Entwicklung, die neue Stadttypen entstehen ließ, nämlich die Machtzunahme der Fürsten im Zeitalter des Absolutismus. Sie gründeten:

- Bergbaustädte (z. T. schon vor 1550) zur Gewinnung und Verarbeitung von Erzen (Zellerfeld, Clausthal, Freiberg, Annaberg),
- Exulantenstädte mit z. T. planmäßigen Erweiterungen der Residenzanlagen zur Ansiedlung von vor der Gegenreformation geflohenen Protestanten (Altona, Homburg, Glückstadt/Elbe, Freudenstadt, Nowawes bei Potsdam, heute P.-Babelsberg) sowie vor allem
- Fürstenstädte, die Festungs- oder Garnisonsstädte einerseits und die Residenzstädte andererseits. Bei einer idealtypischen barocken Residenzstadt bestand die Aufgabe des Straßennetzes in der Hinführung zum baulich und funktional wichtigsten Komplex, dem Schloss, also dem Sitz der absoluten Macht.

Mannheim – von der Festungsstadt über die Fürstenresidenz bis zur Gegenwart



Beschreiben Sie die typischen Merkmale einer römischen Stadt.

Fachübergreifend: Fertigen Sie zu der Abb. „Städtebildungsepochen in Mitteleuropa“ eine Zeitleiste an, die für den gleichen Zeitraum bedeutsame politische und gesellschaftliche Ereignisse enthält. Markieren Sie hierbei die Stellen, die eine offensichtliche Verknüpfung mit dem Vorgang der Städtegründungen aufweisen.

Beschreiben und erläutern Sie anhand des Aufrisses von Erfurt die wesentlichen Charakteristika der mittelalterlichen Stadt.

Industrielle Revolution und Städtewachstum

So bedeutsam und zahlreich auch die Stadtgründungen bis zum Beginn des 19. Jh.s waren, so erlebten die Städte Deutschlands und Mitteleuropas doch mit Beginn der Industriellen Revolution um 1850 bis dahin unbekannte Umbrüche. Sie entsprachen in ihrer Intensität den radikalen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen. Das, was in England bereits rund 100 Jahre vorher eingesetzt hatte, erreichte nun Kontinentaleuropa: Die Anwendung der Dampfmaschine, des Koksverhüttungsverfahrens, der Eisenbahn und später auch der kontrollierten Verwendung der elektrischen Energie revolutionierten im 19. Jh. die Wirtschaft, indem sie z. B. den Untertagebau von Steinkohle oder die industrielle Massenproduktion ermöglichten, den Massenguttransport oder die Erzeugung und Verwendung von Stahl. Benötigt wurden hierzu ungeheure Mengen an Arbeitskräften, was zweierlei bedingte: Einmal siedelten sich die neuen Industriebetriebe in unmittelbarer Nähe potenzieller Arbeitskräfte an, also in direkter Nachbarschaft der bereits bestehenden Städte; zum anderen initiierten sie den Zustrom von Millionen hoffnungsvoller, Arbeit suchender Menschen vom Land in die Städte (*Landflucht*). Die umwälzenden Veränderungen zeigten sich insbesondere in zwei Aspekten, die eine enge Verzahnung

erfuhren – in der Entstehung der neuen sozialen Schicht der Arbeiterklasse sowie in der Notwendigkeit, diesen zahlreichen Menschen neuen städtischen Wohnraum zu geben. Entsprechend explosiv setzte das Städtewachstum ein.

Einwohnerzahl ausgewählter Ruhrgebietsstädte und des Gesamttraums im 19. Jh.

	1816/18	1858	1871	1905
Essen	24 812	71 718	143 860	476 227
Dortmund	20 307	61 576	110 354	381 126
Duisburg	19 272	51 289	72 972	313 705
Bochum	11 787	32 299	65 673	284 320
Gelsenkirchen	5 910	9 082	32 982	218 941
Oberhausen	7 079	21 248	32 290	132 851
Mülheim	10 859	27 848	38 694	103 693
Recklinghausen	4 866	6 797	7 387	62 408
Ruhrgebiet insgesamt	221 537	474 416	723 867	2 613 897
Zum Vergleich Gesamttraum	1950	1961	1986	2001
(gerundet, in Mio.)	4,60	5,70	5,18	5,34

(zusammengestellt nach Regionalverband Ruhrgebiet)

Preston, Nordwestengland, 1948 – industriell geprägte Stadtanlage aus viktorianischer Zeit





Dortmund – Stadtkern, gründerzeitliche Stadterweiterung und westliche Industriegebiete (Ausschnitt aus der Topographischen Karte 1:50000)

Entwicklung Dortmunds zur Industriestadt

„1803 [erfolgt der] Verlust der Reichsfreiheit [und] 1815 die Eingliederung in den preußischen Regierungsbezirk Arnsberg. Dortmund ist völlig unbedeutend und verarmt – [die Stadt hat] nur noch 4.000 Einwohner (um 1350: 12.000!). Ab 1840 beginnt der wirtschaftliche Aufschwung [mit dem] Bergbau und später der Eisenindustrie ...

[Dennoch besitzt Dortmund 1840] noch rein ländlichen Charakter. Der Hellweg bildet die Hauptverkehrsachse. Selbst Teile der alten Ummauerung sind noch erhalten ...

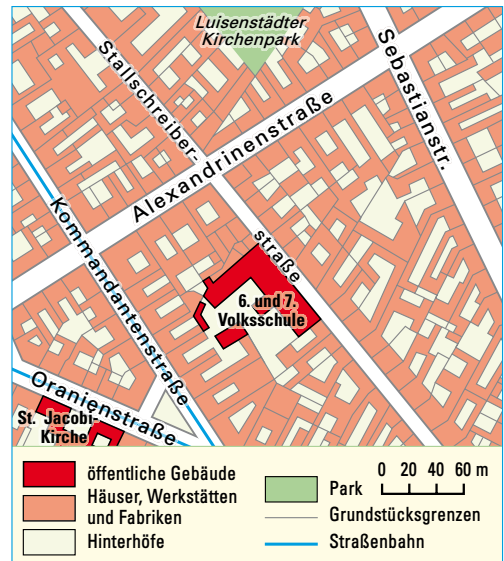
Der erste Zug der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft rollt am 15. Mai 1847 in den Dortmunder Bahnhof ...

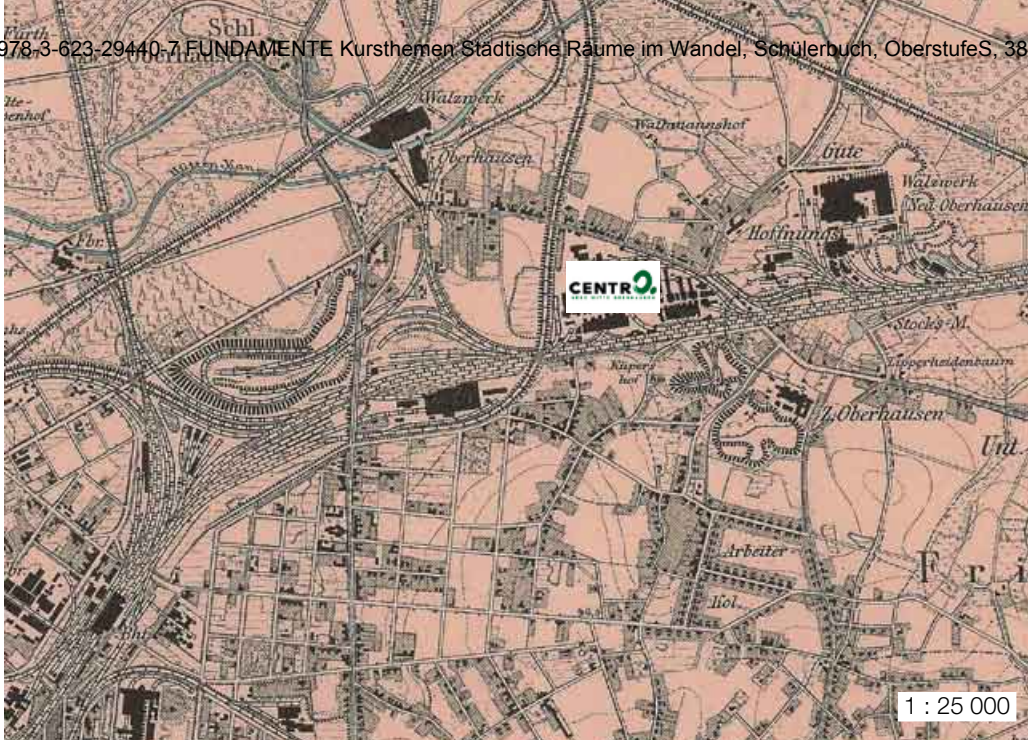
Industrie und Verkehr haben den Dortmunder Raum [1894] bereits stark verändert: Im Westen und Norden ... entstanden Bergwerke und wurden Industriebetriebe angesiedelt (Rothe Erde, Union, Bergwerk Westfalia, Bergwerk Kaiserstuhl, Westfalahütte). Auch in den Vororten haben Industrie und Bergbau Einzug gehalten: [z. B. in] Huckarde, Dorstfeld. Der Dortmund-Ems-Kanal steht kurz vor seiner Vollendung; ein Stück der neuen Trasse verläuft bereits in Höhe der Union Vorstadt – einem Arbeiterquartier der Union Stahlwerke.“

Fritz Wilhelm Achilles: Dortmund und das östliche Ruhrgebiet. Paderborn: Schöningh 1983, S. 24 ff.

Gründerzeitliche Mietskasernenbebauung in Berlin-Kreuzberg 1910

Gründerzeitliche Wohnformen. Neben Villenvierteln am Stadtrand sowie innerstädtischen Häuserzeilen des wohlhabenden Bürgertums mit stark gegliederten, verzierten Fassaden sind „Mietskasernen“ das auffälligste städtebauliche Element des Industriezeitalters. Viertel wie Kreuzberg, Prenzlauer Berg oder Wedding in Berlin dienten der Unterbringung der neuen Gesellschaftsklasse, der Arbeiterschaft, in vier- bis fünfgeschossigen Mietshäusern mit Hinterhöfen und Quergebäuden und klein geschnittenen Ein- bis Dreizimmerwohnungen. Diese Quartiere bedürfen bis heute der baulichen, funktionalen und sozialen Sanierung.





Oberhausen 1899 und die „Neue Mitte“ am Standort des ehemaligen Thyssen-Stahlwerks

Neue Städtegründungen im Industriezeitalter.

Neben das enorme Bevölkerungs- und Flächenwachstum bereits vorhandener Städte tritt im Industriezeitalter die Gründung neuer Städte, vor allem in der zweiten Hälfte des 19. Jh.s. Wo sich z. B. Unternehmen wie im Ruhrgebiet rohstofforientiert niederließen, entstanden aufgrund der fehlenden *Mobilität* der Bevölkerung Städte in unmittelbarer Nachbarschaft der neuen Unternehmen. Ein markantes Beispiel hierfür ist Oberhausen, wo in zentraler Lage der Hütten- und Stahlwerkskomplex von Thyssen entstand.

Das Beispiel Oberhausen zeigt allerdings auch in besonders prägnanter Weise, wie die Vorgänge des 19. Jh.s bis heute wirken. Als in der Folge der Stahlkrise (Ende der 1960er/Anfang der 1970er

Jahre) die Thyssenhütte geschlossen wurde, befand sich ausgerechnet in der geografischen Mitte der Stadt eine ausgedehnte Industriebrache, die maßgeblich mit zum schlechten Image Oberhausens beitrug. Heute befindet sich hier in der „Neuen Mitte“ das CentrO, eines der größten und am stärksten frequentierten Einkaufszentren Deutschlands, das den Charakter einer *Mall* hat. Auf dem benachbarten noch freien Grundstückskomplex soll zwischen 2004 und 2008 das Projekt „Ovision“ entstehen, ein Lifestyles-Park, der nach seiner Fertigstellung jährlich über eine Million Besucher anlocken soll.

Die Entwicklung zur postindustriellen Gesellschaft mit fortschreitender *Tertiärisierung* der Wirtschaft verändert also auch unsere Stadtlandschaften.

Fertigen Sie ein Referat über die Industrielle Revolution an, bei dem Sie besonders drei Themen berücksichtigen: die technischen Innovationen, die wirtschaftlichen Entwicklungen und die gesellschaftlichen Veränderungen.

Interpretieren Sie den Ausschnitt aus der Topographischen Karte Dortmund, indem Sie die beiden hier sichtbar werdenden Stadtentwicklungsphasen herausgliedern sowie ihre auffälligen Charakteristika beschreiben und erklären.

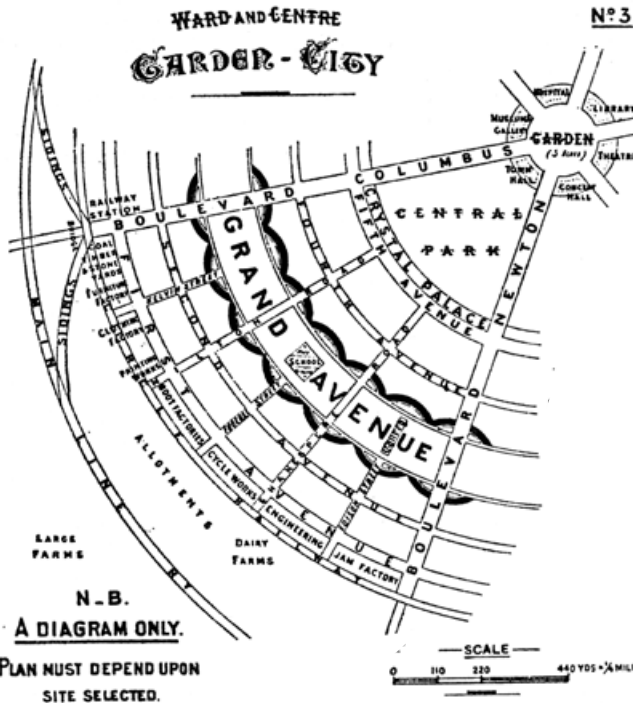
„Im Mittelpunkt stand das Werk, dann kam der Mensch.“ Bewerten Sie die Berechtigung dieses Satzes für das Industriezeitalter. Berücksichtigen Sie dabei das Beispiel Oberhausen.

„Spurensuche“: Erkunden Sie Viertel oder einzelne Straßen Ihrer Stadt, in denen ihr Wandel von einer Stadt des Industriezeitalters hin zu einer modernen Dienstleistungsstadt deutlich wird. Dokumentieren Sie diesen Wandel mit geeigneten Mitteln (Texte, Fotos ...).

Reformbewegungen bis zum Zweiten Weltkrieg

Schon im 19. Jh. hatte es vereinzelt Versuche gegeben, dem rasanten und unkontrollierten Wachstum der Industriestädte Alternativen entgegenzusetzen, wie beispielsweise Arbeitersiedlungen mit verbesserten Wohnbedingungen im ländlichen Umfeld von Birmingham oder Liverpool. Doch erst Ebenezer Howard entwickelte ein Konzept, das den Städtebau umfassend reformieren sollte: die „Gartenstadt“. Bevölkerungsmäßige und räumliche Begrenzungen sollten der ausufernden Expansion der Städte entgegenwirken und eine Synthese ermöglichen von städtischem und naturnahem Wohnen. Verwirklicht wurden solche Idealvorstellungen nur selten, doch wirkten die Gestaltungsprinzipien der Gartenstadtbewegung jahrzehntelang nach. Im Wesentlichen waren dies die planmäßige Anlage der Wohnareale, die der Verdichtung der Mietskasernenblöcke entgegengesetzte Offenheit der Gesamtanlage, die damit verbundene Begrünung der Anlage und vor allem die Trennung der verschiedenen Funktionen. Der Einfluss dieser Ideen wurde auch in Deutschland wirksam, z. B. in Herne.

Das Gartenstadtmodell von E. Howard



Charta von Athen. Die Überlegungen, die zunehmende Verstädterung Europas planerisch so zu beherrschen, dass die Städte auch in Zukunft für ihre Bewohner lebenswert bleiben oder werden sollten, führten 1933 zu einem internationalen Treffen von Städteplanern mit der Verabschiedung eines Manifests.

Zur Charta von Athen von 1933

„Es handelt sich um ein Manifest mit einem programmatischen Thesen- oder Forderungskatalog (95 Leitsätze zum Städtebau), das ... 1941 anonym von LE CORBUSIER veröffentlicht wurde. Der Kern der Forderungen war die räumliche Trennung der vier Funktionen Wohnen, Freizeit, Arbeiten und Verkehr im Städtebau, d.h. eine systematische Aufgliederung der Stadt in räumlich klar getrennte Funktionsbereiche (Funktionalismus im Städtebau, funktionale Stadtgliederung). Diese Zielvorstellung von einer sog. funktionellen Stadt, die schon im Gartenstadtmodell von E. Howard Berücksichtigung gefunden hatte, hat im Städtebau der Nachkriegszeit häufig zu einer starren Zuordnung von Funktion und Fläche geführt ...“

Heinz Heineberg: a. a. O., S. 219

Erläutern Sie die im Modell sichtbar werdenden Grundprinzipien einer Gartenstadt und stellen Sie das Bild von Städtebau, das hier und in der Charta von Athen entsteht, den vorherigen Ausführungen über die Stadt des Industriealters gegenüber.

Charta von Athen, Ausschnitte aus dem Zweiten Teil (95 Leitsätze)

Aus Tilo Hilpert (Hrsg.): *Le Corbusiers Charta von Athen. Texte, Dokumente. Kritische Neuauflage*, Braunschweig: Vieweg 1984, S. 199f.

Wohnen:

- Die Wohnviertel müssen künftig im Raum der Stadt die besten Standorte einnehmen.
- Eine vernünftige Wohndichte, entsprechend der durch die Natur des Geländes vorgegebenen Formen der Wohnbebauung, sollte vorgeschrieben werden.
- Die Aufreihung der Wohngebäude längs der Verkehrsstraßen muss verboten werden.
- Man muss die Hilfsmittel der modernen Technik berücksichtigen, um Hochbauten zu errichten.
- Hochbauten, in großer Entfernung voneinander errichtet, sollen den Boden zugunsten weiterer Grünflächen freimachen.

Freizeit:

- Jedes Wohnviertel muss künftig über Grünflächen verfügen, die für die rationelle Ausstattung mit Anlagen für Spiel und Sport notwendig sind.
- Die ungesunden Häuserblocks müssen abgerissen und durch Grünflächen ersetzt werden: Die angrenzenden Viertel werden dadurch gesunden.
- Die neuen Grünflächen müssen klar definierten Zwecken dienen: sie sollen die Kindergärten enthalten, die Schulen, die Zentren der Jugend oder alle Gebäude zu allgemeinem Gebrauch.

Arbeit:

- Die Entfernung zwischen Arbeitsplatz und Wohngebiet muss auf ein Minimum reduziert werden.
- Die für die Industrie bestimmten Teile der Stadt müssen unabhängig von den für das Wohnen bestimmten Teilen sein und voneinander durch Grünzüge getrennt werden.
- Die Industriegebiete müssen an Eisenbahn, Kanal und Landstraße liegen.
- Das Handwerk muss genau bezeichnete Orte im Innern der Stadt einnehmen können.
- Für die Geschäftsstadt, die der privaten oder öffentlichen Verwaltung vorbehalten ist, müssen gute Verbindungen mit den Wohnvierteln gewährleistet sein, ebenso wie mit den Industrie- oder Handwerksbetrieben.

Verkehr:

- Die Verkehrsstraßen müssen ihrem Charakter gemäß klassifiziert und entsprechend den Fahrzeugen und ihrer Geschwindigkeit gebaut werden.
- Der Fußgänger muss andere Wege als das Kraftfahrzeug benutzen.
- Die Straßen müssen nach ihrer Funktion differenziert werden: Wohnstraßen, Straßen für Spaziergänger, Durchgangsstraßen, Hauptverkehrsstraßen.

- Die großen Verkehrsströme sollten grundsätzlich durch Grünstreifen isoliert werden.

Schlussfolgerungen:

- Die Stärke der Privatinteressen ruft einen verheerenden Bruch des Gleichgewichts hervor zwischen dem Vordringen der wirtschaftlichen Kräfte einerseits und andererseits der Schwäche administrativer Kontrolle und der Kraftlosigkeit sozialen Zusammenhalts.
- Die Stadt muss auf geistiger und materieller Ebene die individuelle Freiheit und den Nutzen gesellschaftlichen Zusammenwirkens sicherstellen.
- Die Schlüssel zum Städtebau liegen in folgenden vier Funktionen: wohnen, arbeiten, sich erholen (in den freien Stunden), sich fortbewegen.
- Die Pläne werden durch die Struktur eines jeden der vier Schlüsselfunktionen zugewiesenen Stadtteils bestimmt, und sie werden deren entsprechende Lokalisierung innerhalb des Ganzen fixieren.
- Die Stadt muss im größeren Rahmen ihrer Einflussregion untersucht werden. Ein Regionalplan hat den einfachen gemeindlichen Plan zu ersetzen.
- Das Privatinteresse wird in Zukunft dem Interesse der Gesellschaft unterstellt sein.



*Le Corbusier
(1887–1965) und sein
Modell Voisin, 1925*



Führen Sie in Ihrer Lerngruppe, z.B. in Form eines Rollenspiels, eine Debatte über Stärken und Schwächen der Gartenstadtidee.

Diskutieren Sie mit Ihren Mitschülern, inwieweit Ihre eigene Stadt den Ansprüchen der Charta von Athen genügt.

Wiederaufbau und Stadtentwicklung in den beiden deutschen Staaten nach 1945

Wiederaufbau bis ca. 1960

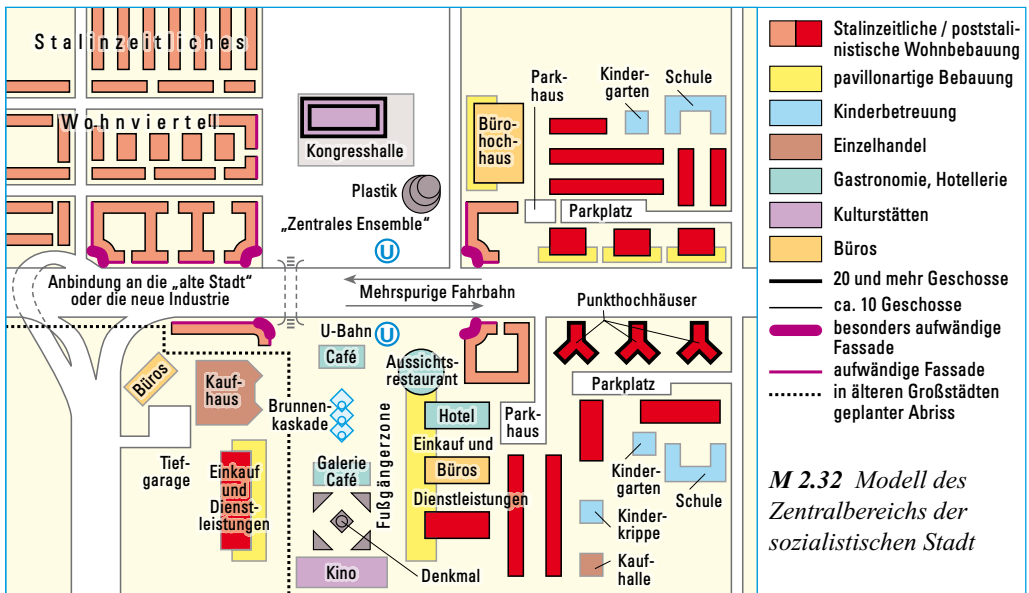
Ohne Zweifel stellen die Zerstörungen durch den Zweiten Weltkrieg die wohl stärkste Zäsur in der jüngeren Stadtentwicklung Mitteleuropas und besonders Deutschlands dar. Dennoch muss man hier deutlich räumlich differenzieren. Der Westen Deutschlands (Aachen, Düren, Köln) bis hin zum Ruhrgebiet, die Küstenstädte (Bombardement Hamburgs im Juli 1943) und die damalige Reichshauptstadt Berlin sowie fast alle Großstädte hatten schwerste Zerstörungen durch Luftangriffe erlitten. Bodenkämpfe trafen besonders viele *Mittel- und Kleinstädte* im Nordosten, während dies im Süden nicht in gleichem Umfang der Fall war. Die *Großstädte* waren mit fast 50% zerstörter Wohnungen (spätere Alte Bundesrepublik) wesentlich stärker betroffen als Mittelstädte oder Kleinstädte, die durchschnittlich ein Drittel bzw. ein Viertel ihrer Wohnbestände eingebüßt hatten.

Die Dramatik, mit der diese Zerstörungen auch städtebaulich wirkten, wird angesichts der ungeheuren Zahl der in die Städte strömenden Menschen klar: heimkehrende Soldaten, aus der Evakuierung zurückkehrende Familien sowie mehrere Millionen Flüchtlinge und Vertriebene. Unter diesem Aspekt

musste eine planvolle Stadterneuerungspolitik hinter der Beschaffung von Wohnraum zurückstehen. Zwar traf dies auf ganz Deutschland zu, doch ging man seit der Gründung der Bundesrepublik (Mai 1949) und der DDR (Oktober 1949) getrennte Wege. In der Alten Bundesrepublik räumte das 1950 verabschiedete erste Wohnungsbaugesetz dem Bau von preiswerten Sozialwohnungen Vorrang ein, von denen bis 1956 alleine zwei Millionen entstanden. Es handelte sich hierbei meist um einfachen Miethausbau, der bis heute das Bild mancher Stadtviertel prägt.

1956, im zweiten Wohnungsbauförderungsgesetz, erhielt dann, wohl auch unter dem Eindruck des wachsenden Wohlstands („Wirtschaftswunder“), der Eigenheimbau die Priorität.

Unterschiedlich gestaltete sich in den beiden deutschen Staaten vor allem der Wiederaufbau der *Innenstädte*. Während im Westen in einer Mischung aus Wiederaufbau und Neubau die Innenstädte gegliedert und aufgelockert wurden und man sie im Sinne der „autogerechten Stadt“ durch breite Straßen für den PKW erreichbar machte, plante man im Osten den Neuaufbau der sozialistischen Stadtzentren als Mittelpunkt der „*sozialistischen Stadt*“. Deren wichtigste städtebauliche Akzente waren die Hauptmagistralen, mindestens ein großflächiger zentraler Platz sowie zentrale Partei-, Verwaltungs- und Kulturhochhäuser.



Nach Adolf Karger/Frank Werner: Die sozialistische Stadt. In: Geographische Rundschau 34. Jg., H. 11. Braunschweig: Westermann 1982, S. 526

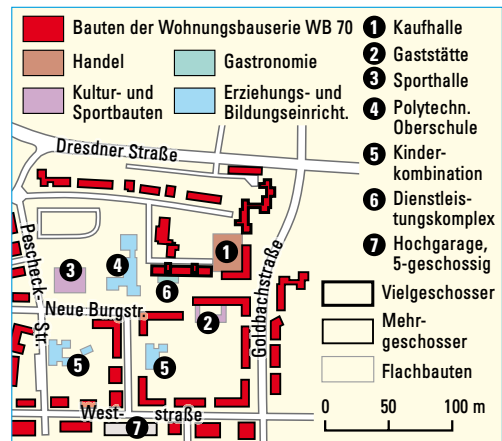
Sozialistische Wohnkomplexe. In besonderer Weise spiegelt dieser Siedlungstypus die städtebauliche Entwicklung in der DDR bis weit in die 1980er Jahre wider. Er ist in den ostdeutschen Städten der Teilraum, der mit besonderen baulichen und strukturellen Problemen belastet ist und der Modernisierung und Umgestaltung bedarf.

Sozialistische Wohnkomplexe

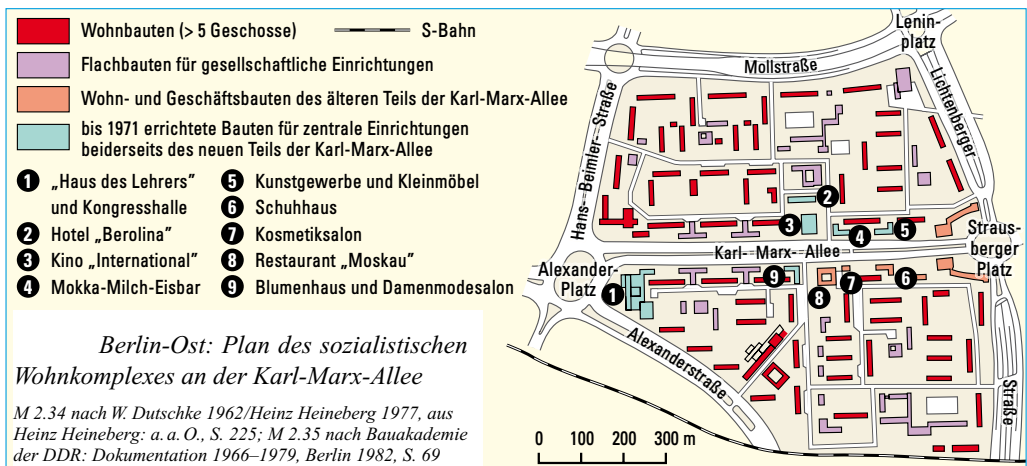
„Ab dieser Zeit [ca. 1960] stellten sich in beiden Teilen Deutschlands im Städtebau ... strukturelle Veränderungen ein, die in der DDR mit den Stichworten Industrialisierung und Typisierung des Bauens („Plattenbau“) gekennzeichnet wurden. Die bereits durch die 1. Baukonferenz der DDR im Jahre 1955 eingeleitete Konzentration des sozialistischen Städtebaus auf großindustrielle Fertigungsmethoden, durch die mittels Standardtypen des Fertigmietshausbaus v.a. der Wohnungsmangel beseitigt und darüber hinaus auch der Aufbau der Stadtzentren beschleunigt werden sollten, wurde erst ab ca. 1960 in größerem Ausmaß wirksam; diese Standardisierung hat bis zur Wiedervereinigung die Stadtentwicklung in der ehemaligen DDR in ganz entscheidendem Maße geprägt. Ein herausragendes Beispiel für diese Planungsphase ist der zwischen 1959 und ca. 1965 beiderseits des 2. Bauabschnitts der Ostberliner Karl-Marx-Allee in moderner Großplattenmontage errichtete sozialistische Wohnkomplex ... mit insgesamt rd. 4 700 Wohneinheiten ...“

Heinz Heineberg: a. a. O., S. 224–225

Ab 1970 wurde der standardisierte Wohnungsbau der DDR durch neue Mietwohnungsbautypen verändert und verbessert, besonders durch die Wohnungsbauserie 70 („WBS 70“). Die früher übliche Zeilenbauweise wurde dabei z. T. aufgehoben und durch andere Gebäudeformen ersetzt, sodass differenziertere Anlagen entstanden. Gleichzeitig veränderte man auch die Größenordnungen: Ging man um 1960 bei einem sozialistischen Wohnkomplex noch von 4 000 – 5 000 Einwohnern aus, so vergrößerte man die Dimension erheblich – bis zu 100 000 Einwohnern in der neuen Wohnsiedlung in Berlin-Marzahn. Probleme der so genannten „Platte“, die bis heute wirken, sind vor allem qualitative Defizite bei den Wohnungen, im Wohnumfeld und in der Versorgungsinfrastruktur.



Planungskonzept eines sozialistischen Wohnkomplexes (Zittau – Westvorstadt)



Berlin-Ost: Plan des sozialistischen Wohnkomplexes an der Karl-Marx-Allee

M 2.34 nach W. Dutschke 1962/Heinz Heineberg 1977, aus Heinz Heineberg: a. a. O., S. 225; M 2.35 nach Bauakademie der DDR: Dokumentation 1966–1979, Berlin 1982, S. 69

Exkursionen dienen der direkten räumlichen Begegnung mit geographischen Objekten und Sachverhalten. Der Unterricht im Klassenraum kann – unter Anwendung verschiedener Arbeitsmittel und Methoden – lediglich zu einer indirekten Vorstellung von derartigen Sachverhalten führen.

Auf stadtgeographischen Exkursionen werden direkt Eindrücke, insbesondere über bauliche Strukturen und deren Nutzungsformen, wahrgenommen. Über zusätzliches Informationsmaterial wie etwa Statistiken können zudem auf indirektem Wege vertiefende Einblicke gewonnen werden. Gleichzeitig werden entsprechend dem Exkursionsthema eigene Untersuchungen durchgeführt, wobei bestimmte Fachmethoden angewendet werden. Besonders geeignet sind diesbezüglich

- Durchführung von Messungen/Kartierungen,
- das Führen von Interviews,
- der Besuch von Facheinrichtungen, z. B. von Stadtplanungsämtern,
- der Vortrag von Kurzreferaten,
- Foto-/Videodokumentationen.

1. Exkursionsthemen

Die Vielfalt an erfassbaren stadtgeographischen Strukturen und Prozessen lässt sich thematisch beispielsweise durch folgende Schwerpunkte einschränken:

- Stadtgenese, z. B. Wandel der Physiognomie und Funktion mittelalterlicher Stadtkerne,
- städtische Sozialräume, z. B. Merkmale von Wohngebieten verschiedener Sozialschichten,
- städtische Gewerbe- und Dienstleistungsstandorte, z. B. Strukturen des Einzelhandels in einem Nebenzentrum,
- Stadtverkehr, z. B. Bedeutung des ÖPNV,
- Stadtökologie, z. B. städtische Grünflächen in ökologischer und sozialer Funktion.

Auf Kursfahrten lassen sich außerdem stadtgeographische Exkursionen zu Themen über den lokalen/regionalen Bereich hinaus durchführen.

2. Vorbereitung

Während der Vorbereitung sind inhaltliche und organisatorische Entscheidungen für den Gesamtverlauf der Exkursion zu treffen.

Ausgangspunkt ist die Untergliederung des Themas in einen Katalog von Teilfragestellungen, die während der Exkursion beantwortet werden.

Teilfragestellungen zum Thema „Einzelhandelsstrukturen in städtischen Nebenzentren“

- Lage des Nebenzentrums (NZ) in der Gesamtstadt
- Branchenspektrum des Einzelhandels im NZ
- branchenspezifische Lagemerkmale im NZ
- branchenspezifische Frequentierung
- Erreichbarkeit mit PKW, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß
- Einzugsgebiet des NZ
- Attraktivität der baulichen Gestaltung
- mögliche künftige Entwicklungspotenziale bzw. Existenzgefährdungen von Branchen

Auf der Grundlage eines solchen Katalogs lassen sich alle weiteren vorbereitenden Arbeitsschritte planen, vor allem

- die Bildung von Teilgruppen,
- die Beschaffung von Informationsmaterial,
- die Festlegung/Erstellung der exkursionsbegleitenden Arbeitsmittel wie z. B. Fragekataloge für Interviews oder Kartierungsgrundlagen,
- Erstellung einer Exkursionsroute und eines zeitlichen Ablaufplans,
- die Art und Weise der Dokumentation der Exkursionsergebnisse im Anschluss an die Durchführung.

3. Nachbereitung – Dokumentation

Hauptzweck der Nachbereitung ist die Zusammenfassung der Einzelergebnisse. Bildauswahl, Auswertung von Fragebögen, Wahl und Erstellung von Darstellungsmitteln – Text, Statistik, Grafik, Plakat – sind notwendige Arbeitsschritte. Die Dokumentationsformen hängen von der Themenstellung sowie der Zielgruppe ab.

Über den kursinternen Gebrauch der Ergebnisse hinaus lassen sich Exkursionen öffentlich präsentieren, z. B. als Ausstellung in der Schule, auf der Schul-Homepage oder gar in den örtlichen Medien. Aus dem Gesamtergebnis sind weitergehende problematisierende Fragestellungen abzuleiten, mit deren Hilfe die Exkursion in den Unterrichtszusammenhang eingebettet wird. So leitet etwa die Frage nach der Repräsentativität der Exkursionsthematik zur Suche nach anderen Beispielen über. Möglicherweise lassen sich erst jetzt auf der Grundlage eigener Ergebnisse differenzierte Bewertungen vornehmen, z. B. bzgl. der Angemessenheit städtebaulicher Lösungen im Hinblick auf bestimmte stadtplanerische Zielsetzungen.

**4. Anregungen zur Durchführung –
Das Exkursionsbeispiel Köln-Chorweiler**

- 1.) Als Einstieg Suche nach preisgünstiger Mietwohnung über Anzeigenteil einer aktuellen regionalen Tageszeitung.
- 2.) Anfertigen einer Kartenskizze mit den Kölner Stadtteilen, die preisgünstige Mietwohnungen aufweisen – enthält u.a. Stadtteil Chorweiler.
- 3.) Erarbeitung einer Gesamtübersicht über Stadtteile unterschiedlichen Sozialstatus⁴.
- 4.) Erstellung eines Fragenkatalogs zu den Ursachen für niedrigen Sozialstatus in der Großwohnsiedlung Chorweiler.
- 5.) Beschaffung von Informationsmaterial über Chorweiler einschließlich Übersichtskarte.
- 6.) Festlegung der Untersuchungsschwerpunkte für die Durchführung, u.a.:
 - a) Fragebogen für Interview mit Bewohnern; Fragen können sich z. B. auf den Zufriedenheitsgrad beziehen bezüglich:
 - des Wohnangebots,
 - des Wohnumfelds,
 - der Einkaufsmöglichkeiten,
 - des Freizeitangebots,
 - der sozialen Infrastruktur.
 Eine weitere Differenzierung einzelner Aspekte kann erfolgen beispielsweise beim „Wohnumfeld“ über die Frage nach
 - dem Angebot an Grünflächen,
 - der Sauberkeit,
 - der Gebäudegestaltung oder
 - dem Grad der Lärmbelästigung.
 - b) Überprüfung von Entwicklungsmaßnahmen des „Ergänzungsprogramms Chorweiler“, mit dessen Hilfe Verbesserungen im sozialen, städtebaulichen, infrastrukturellen und ökologischen Bereich der Großwohnsiedlung erzielt werden sollen.

Die kritische Überprüfung des Ergänzungsprogramms und seiner bisherigen Erfolge könnte auch das Kernthema der Stadtextkursion Köln-Chorweiler sein. Darauf zielbezogen lassen sich Route und Standorte planen.

Beispiele aus dem Ergänzungsprogramm

Chorweiler

Quelle: Stadtverwaltung Köln

Einkaufszentrum

Mit Dachgarten und Minigolfanlage

Stadtteilbüro für Chorweiler

Die Adresse für alle Fragen und Anregungen zum Ergänzungsprogramm. Hier bekommt man Informationen, Pläne und Modelle zu Gesicht, hier trifft sich die „Stadtzeitung“.

Liverpooler Platz

Demnächst der Stadtplatz mit freundlichem Gesicht. Ein lebendiger Platz mit Brunnen, Bänken und viel Grün zum Treffen und Flanieren.

Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse in Köln-Chorweiler



vor 1987



heute

Umgestaltung der Elbe-Allee zugunsten des Olof-Palme-Parks im Rahmen der ersten Stufe des „Ergänzungsprogramms Chorweiler“

Überprüfen Sie die Umsetzung der geplanten Entwicklungsmaßnahmen für Chorweiler auf einer Stadtextkursion. Protokollieren Sie Ihre Beobachtungen und führen Sie gegebenenfalls Befragungen durch. Nehmen Sie dabei eine qualitative Bewertung vor.

Alternativ: Konzipieren Sie nach den Anregungen dieser Methodendoppelseite eine Stadtextkursion in eine Großwohnsiedlung in der Nähe Ihres Schulortes.

Die Hauptstadt zukunftsfähig machen – Aspekte der Stadtentwicklung Berlins nach der Wiedervereinigung



Berlin 2003 – Luftaufnahme über die Innenstadt nach Osten

Berlin: Metropole des wilhelminischen Kaiserreichs – Hauptstadt der ersten Republik auf deutschem Boden und Mittelpunkt der „Roary Twenties“ – Reichshauptstadt des nationalsozialistischen Dritten Reichs – geteilte Stadt mit Hauptstadtfunktion im Osten und Insellage im Westteil – Hauptstadt des wiedervereinigten Deutschlands. Was für eine extrem wechselvolle Geschichte in gerade einmal gut 140 Jahren! Sie hat ihre Spuren im Stadtbild hinterlassen mit der Aufgabe, Erhaltenswertes zu integrieren, aber die Stadt insgesamt zu erneuern, umzugestalten und zukunftsfähig zu machen.

Wesentliche Aufgaben waren und sind: die Ausgestaltung zur Hauptstadt, der Ausbau und die Verknüpfung der Stadtzentren West und Ost sowie die Sanierung und funktionale Aufwertung einzelner Stadtteile, besonders im Osten der Stadt.

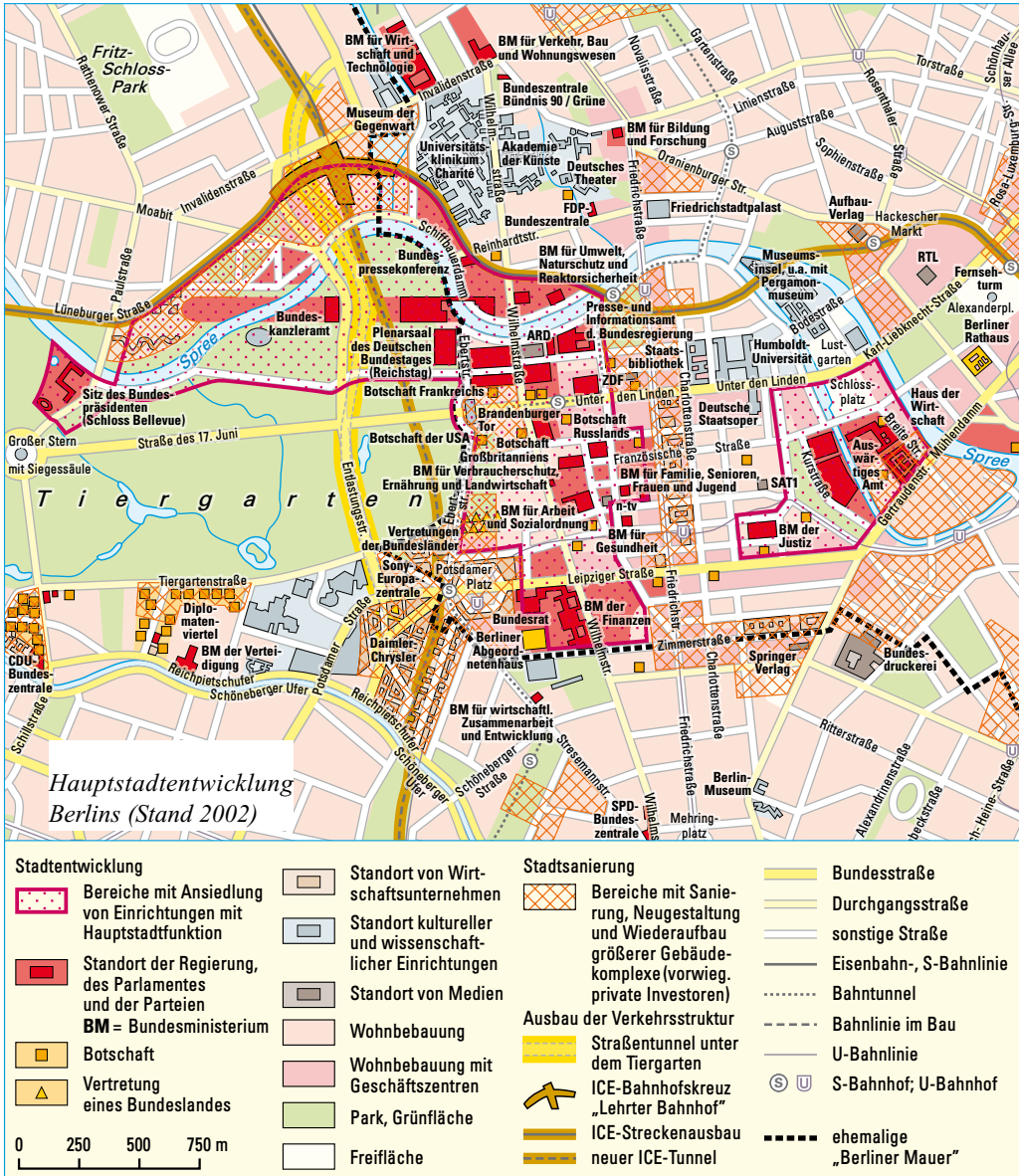
Die „Stadtgestalt“ Berlins 1950–2000

„Im Vergleich ... [dieser Jahre] werden die erheblichen Veränderungen des Siedlungskörpers der Stadt ... erkennbar. So ist die Stadtgestalt des Jahres 1950 vor allem durch die gewaltigen Trümmerflächen in der Innenstadt gekennzeichnet, während in der Stadtgestalt des Jahres 2000 besonders die vielgeschossigen Großsiedlungen im Osten der Stadt hervortreten. Auch die raumgreifenden Verkehrsbauten in der gesamten Stadt werden sichtbar ... [Für die Stadtentwicklung der letzten 50 Jahre spielten] die unterschiedlichen politischen Vorgaben in Ost-Berlin und in West-Berlin, insbesondere unter dem Eindruck der Konfrontation der Systeme, eine besondere Rolle. Alles dies führte zu widersprüchlichen Entwicklungen, Brüchen und schmerzlichen Wunden auch im räumlichen Erscheinungsbild der Stadt.“

Aus http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/atlas/de/stadtgestalt.shtml (Dez. 2006)

Hauptstadtgestaltung. Am 20.6.1991 wurde im Deutschen Bundestag in Bonn der Beschluss gefasst Berlin zur Hauptstadt des wiedervereinigten Deutschlands zu ernennen und zu entwickeln. Seitdem hat es eine beispiellose Bautätigkeit gegeben, die das Bild vor allem der inneren Stadt stark ver-

ändert hat. 1999 zog das Parlament in den modernisierten und umgebauten Reichstag, dessen Glaskuppel mittlerweile zu einem Wahrzeichen Berlins geworden ist. 2001 wurde das Kanzleramt bezogen. Neben Ministerien und Verwaltungsgebäuden entstanden auch zahlreiche neue Botschaften.



Fächerübergreifend: Ergänzen Sie auf dem Hintergrund der historischen Entwicklung die Beschreibung der Berliner Stadtgestalten. Unter der dort angegebenen Quelle finden Sie zwei Karten zur genaueren städtebaulichen Visualisierung des Textes. Beziehen Sie diese in Ihre Überlegungen ein.

Ausbau des Zentrums.



↕ (Modell und Quellentext linke Spalte) Zentrum Ost – Alexanderplatz um 2013 nach dem Leitbild zum Planwerk Innenstadt, Beschluss des Berliner Senats, Mai 1999

„Im Zentrum der östlichen Innenstadt entsteht bis zum Jahr 2013 eine kompakte Hochhausbebauung. Am Alexanderplatz werden zunächst sieben Hochhäuser in einer einheitlichen Höhe von 150 Metern errichtet. Die knapp 37 Meter hohe Sockelbebauung wird jeweils durch Hochhaustürme ergänzt ... Mit der Bebauung erfährt die City-Ost eine umfassende Umgestaltung zum modernen Bürostandort.

Wohnungen, Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen sind ergänzend vorgesehen. Das Forum-Hotel an der Ostkante des Platzes wird durch drei neue Hochhäuser des Investors Interhotel ersetzt ... Im Zuge des Umbaus werden auch die öffentlichen Flächen am Alexanderplatz und den umliegenden Straßen neu gestaltet.“

Potsdamer Platz

„Potsdamer Platz und der historisch bedeutsamere Leipziger Platz waren ... ein Symbol für die Metropole des frühen 20. Jahrhunderts ... Erst nach der Wiedervereinigung gelang es, diesen Ort als neues innerstädtisches Quartier wieder aufzubauen und die Verbindung zwischen dem historischen Zentrum und der City-West wieder herzustellen. Als Geschäftszentrum mit den Niederlassungen großer Firmen, vielseitigen Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangeboten ... steht dieser Stadtbereich nun wieder im Fokus des internationalen Interesses.“

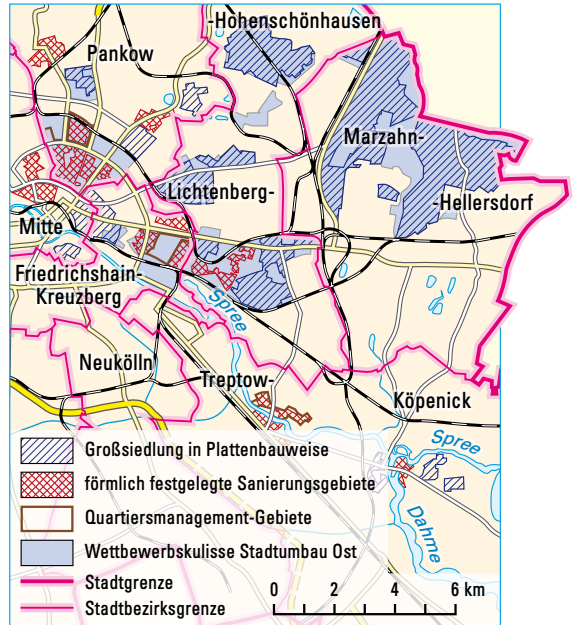
aus ebenda, bauen/grosse_projekte/de/alexanderplatz.shtml (Nov. 2004) sowie planen/staedtebau-projekte/leipziger_platz/ (Dez. 2006)

Sanierung einzelner Stadtteile – „Stadtumbau Ost“.

Umfang der Sanierung

„Anhand von Berlin lässt sich der immense Erneuerungs- und Entwicklungsbedarf verdeutlichen. So entfallen über 90 % der vom Berliner Senat 1993 neu festgelegten „Sanierungskulisse“ (22 Sanierungsgebiete mit rd. 81 000 Wohnungen und 116 000 Einw. [vgl. M 2.45]) auf den Ostteil der Stadt, dabei überwiegend auf die innerstädtischen Gründerzeitquartiere in Stadtbezirken wie Friedrichshain oder Prenzlauer Berg, die sich durch großflächigen baulichen Verfall auszeichneten und ... immer noch durch große soziale Belastungen gekennzeichnet sind.“

Heinz Heineberg: a. a. O., S. 234



Stadtumbau Berlin–Stadtumbaugebiete Ost

nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin auf <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/stadtumbau/de/karte/index.shtml> (Dez. 2006)



Stadtsanierung auch anderswo in Ostdeutschland (Leipzig: Zentrum-West)

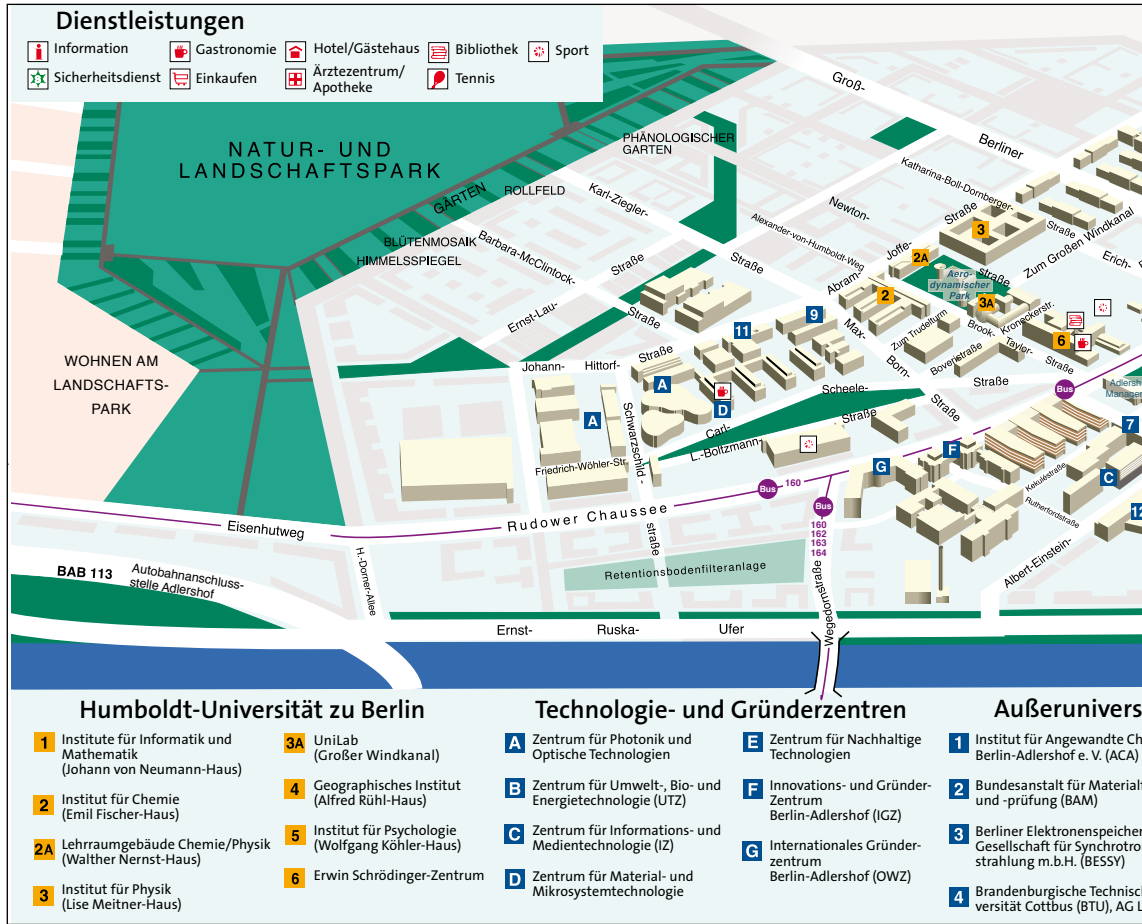
Arbeitsteilige Gruppenarbeit:

Die Materialien geben

Hinweise, Eindrücke und Erläuterungen zur Situation Berlins, besonders seit der Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990. Hierbei ist die Stadt vor bedeutende Planungsaufgaben gestellt.

Analysieren Sie einen der Aspekte anhand der Materialien; ergänzen und vertiefen Sie diese, z. B. mit weiteren Fachbüchern, auch anderer Fächer wie Politik und Geschichte, oder mithilfe des Internets, beispielsweise unter der Adresse www.stadtentwicklung.berlin.de/

Sicherung und Gestaltung der wirtschaftlichen Zukunft – Projekt „Adlershof“.



Innovationsstadtteil Berlin-Adlershof

Ziele und Struktur des Projekts

„Das Ziel: eine moderne Stadtstruktur mit der Science-City im Zentrum, umgeben von Medienstadt, Gewerbepark und Wohnquartieren. Mit dem Bau der ersten Einfamilienhäuser wurde 2004 begonnen.

Die Quartiere gruppieren sich um einen Natur- und Landschaftspark, der auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Johannistal [hier starteten zu Beginn des 20. Jh.s die ersten motorisierten Flugzeuge in Deutschland] entstanden ist. Dort soll auch Berlins erstes Thermal-Freizeitbad mit Thermalsole in Heilwasserqualität errichtet werden.“

nach www.adlershof.de (November 2004)

Science-City Berlin-Adlershof – Daten und Fakten (Stand 09/2004)

Unternehmen:

645 Unternehmen mit circa 10 000 Beschäftigten
 Neuanmeldungen (2002) 50 (2003) 69
 Umsätze aller Unternehmen (einschließlich Förder- und Drittmittel): 1,07 Mrd. €
 Insolvenzquote liegt unter 2 %

Humboldt-Universität (Standort Adlershof):

6 Institute mit 110 Professoren
 600 Mitarbeitern
 7 000 Studenten

Wissenschaftliche Einrichtungen:
 12 außeruniversitäre mit 1 500 Mitarbeitern

Infrastruktur: Hotels, Restaurants, Shopping Center, Gesundheitszentrum, Landschaftspark ...

Gesamtfläche: 420 ha

Bonn – Hauptstadtverlust ... und dann?

M 2.50 „Es war einmal ...“

... eine Zeit des großen Jammerns. Der Pleitegeier wurde gesichtet, von Phantom- und Geisterstadt war die unheilschwangere Rede ... Der Bundestag entschied. Und langsam kam die große Leere ins ehemalige Regierungsviertel. Es war einmal. Und wenn sie nicht gekommen wären, dann wäre es noch heute öd und leer. Manchmal aber werden Märchen doch wahr. Und sie kamen, anfangs wenige, dann immer mehr, bis die Parkplätze erst knapp, dann rar wurden, bis schließlich alle wieder besetzt waren. Die Entwicklungshelfer, die Postregulierer, die Telekom, die Gastronomen, die UN-Experten, die Rechtsanwälte, Galeristen, Unternehmer, die Rundfunkleute, die Oberpostler, die Integrationsforscher, Museumsbesucher, Wissenschaftler, die Makler, Banker, Techniker.

Wer Spaß an Abkürzungen hat, der findet im Zukunftskarree Bundesviertel eine Rätselgrube: ISpra, BDU, ASCO, ZEF, ZEI, DED, DIE, RegTP, GTZ, SID, DAAD, BEV, UNCCD, CMS/UNEP, UNIC, BIS, UNEVOC, DGE und so weiter.“

http://www.general-anzeiger-bonn.de/index_frameset.html?news/artikel.php?id=62350 (Nov. 2004)

Die Entscheidung für Berlin als Hauptstadt Deutschlands hatte auch für die „provisorische“ Vorgängerin Bonn gravierende Folgen. Der Umzug von Bundestag und Bundesrat, von Ministerien, Bundesbehörden und Botschaften traf die Stadt ins Mark. Mithilfe von Fördermitteln hat man in Bonn versucht, diese Folgen (z. B. Gebäudeleerstand, Arbeitsplatzverluste) aufzufangen und der „Bundesstadt Bonn“ eine Zukunft zu geben. Sichtbare Zeichen hierfür sind heute der Post-Tower, der (geplante) Telekom-Neubau oder die „Museumsmeile“.

Beschreiben und erläutern Sie Struktur und Intentionen des Projektes Science-City Berlin-Adlershof. Bewerten Sie es hinsichtlich seiner Bedeutung für Berlin.

Recherchieren Sie relevante Fakten und Potenziale Bonns (Atlas, Internet: z. B. Größe, Lage, Verkehrsgunst, Wirtschaftsstruktur usw.). Formulieren Sie auf dieser Basis Perspektiven der Stadt.



Berlin „Adlershof“ ist eines der erfolgreichsten Projekte des so genannten „Aufbaus Ost“ und gehört heute zu den 15 größten Wissenschafts- und Technologieparks der Welt. Seit 1991 entsteht hier ein integrierter Wissenschafts-, Wirtschafts- und Medienstandort, dessen Kern der Wissenschafts- und Technologiepark mit 365 Unternehmen und zwölf außeruniversitären Instituten ist. Seine Basis ist die Vernetzung von Wissenschaft und Privatwirtschaft. Durch die Anbindung an einen 66 ha großen Landschaftspark und die Nähe zu einem der wichtigsten Naherholungsgebiete Berlins, dem Müggelsee, ist er eingebettet in ein städtebauliches Gesamtkonzept mit dem Ziel, den Ostteil der Stadt durch eine multifunktionale Struktur aufzuwerten und die Zukunft des Standorts Berlin zu sichern.