

- BOESLER, K.-A.: Wandlungen in der räumlichen Struktur der Standortqualitäten durch die öffentlichen Finanzen im Nordteil des Modellgebietes. In: Die Ansprüche der modernen Industriegesellschaft an den Raum – dargestellt am Beispiel des Modellgebietes Rhein-Neckar (2. Teil). Schroedel Verlag, Hannover, 1972 (Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Forschungs- und Sitzungsberichte 74, Raum und Natur 2, S. 31–80).
- BORCHERT, J. G.: Neue Wege stadtgeographischer Forschung in den Niederlanden – dargestellt am Beispiel des Forschungsprojektes Randstad-Mitte-Gebiet. In: W. FRICKE und K. WOLF (Hrsg.), Neue Wege in der geographischen Erforschung städtischer und ländlicher Siedlungen. Rhein-Mainische Forschungen 80, 1975, S. 131–151.
- BORCHERT, J. G. und J. A. VAN GINKEL: Die Randstad Holland in der niederländischen Raumordnung. Hirt, Kiel, 1979.
- CHAPIN, F. S.: Urban land use planning. University of Illinois Press, Urbana, 1965.
- COX, K. R.: Man, location, and behavior: an introduction to human geography. John Wiley, New York, 1972.
- : Conflict, power and politics in the city: a geographic view. McGraw-Hill, New York etc., 1973.
- ENGELSDORP GASTELAARS, R. VAN & C. CORTIE: Migration from Amsterdam. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 64, 1973, S. 206–217.
- GLASBERGEN, P. & J. B. D. SIMONIS: Verstedelijkingsbeleid in Nederland; een studie naar de effectuering van het national overheidsbeleid inzake suburbanisatie. Selbstverlag des Soziologischen Instituts Utrecht (Werkstukken Planning en Beleid 1), 1977.
- HARVEY, D. W.: Social processes, spatial form and the redistribution of real income in an urban system. In: M. CHISHOLM, A. FREY and P. HAGGET (Eds.), Regional forecasting. Butterworth, London, 1971, S. 273–274.
- HOEKVELD, G. A.: De geografische beschouwingwijze. In: G. A. DE BRUIJNE, G. A. HOEKVELD en P. A. SCHAT, Geografische verkenningen I: op zoek naar een geografisch wereldbeeld. Romen, Roermond, 1971, S. 11–35.
- LAMBOOY, J. G.: Verstedelijkingsnota en agglomeratievoorstellen. Economisch-Statistische Berichten 61, 1976, S. 318–322.
- McLOUGHLIN, J. B.: Urban and regional planning: a systems approach. Faber and Faber, London, 1969.
- OTTENS, H. F. L.: Het Groene Hart binnen de Randstad; een beeld van de suburbanisatie in West-Nederland. Van Gorcum, Assen, 1976.
- OTTENS, H. F. L., M. DE SMIDT en L. M. VAN WOERSEM, Hrsg.: Ruimtelijke aspecten Middengebied Randstad; verslag van enkele deelonderzoeken. Selbstverlag des Geographischen Instituts Utrecht (Onderzoek Middengebied Randstad 3 A), 1974.
- PRED, A.: City-systems in advanced economies. Hutchinson, London, 1977.
- RUPPERT, K. und F. SCHAFFER: Zur Konzeption der Sozialgeographie. Geographische Rundschau 21, 1969, S. 215–233.
- SMIDT, M. DE & J. G. BORCHERT: Het groeisyndroom in de ruimtelijke ordening. Plan 10, 1973, S. 15–19.
- SOJA, E. W.: A paradigm for the geographical analysis of political systems. In: K. R. COX, D. R. REYNOLDS and S. ROKKAN (Eds.), Locational approaches to power and conflict. Sage Publications, London, 1974, S. 43–71.
- UMLAUF, J. *et al.*: Raumordnung in den Niederlanden – Entwicklungsgeschichte, Recht und Organisation. Schroedel Verlag, Hannover, 1976 (Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Forschungs- und Sitzungsberichte 109).

INTENSIVE UND EXTENSIVE VERSTÄDTERUNG IM DEUTSCHEN REICH ZWISCHEN 1870 UND 1918 UNTER DEM EINFLUSS VON BAUORDNUNGEN, BODENPREISEN UND KAPITALMARKTVERHÄLTNISSEN

Mit 4 Abbildungen

HANS BÖHM

Summary: Intensive and extensive urbanisation in the German Empire between 1870 and 1918 under the influence of building regulations, land prices and conditions in the money market

In Germany the 1870s mark a turning point in the development of towns. After 1870 urban development was no longer regulated by a state police act, but transferred to the communities' own responsibility. Thus different principles came to be effective where ever, as a result of the right to vote, property and land owners formed a distinct majority in the parish representations. An effective credit system for the urban sector, too, was created only after 1870. The

Prussian law on mortgages provided for rather low lending rates. In Prussian towns a significant share of mortgage business was therefore handled by extra-Prussian banks which were not bound by these restrictions. In the old Prussian provinces an almost 100 per cent mortgageability was facilitated by the land register classification, which had been introduced there as early as 1872. In the Rhine Province and other German towns with French legal systems it was introduced only in 1900 in connection with the code of civil law. The uncertainty of proof of civil ownership and the difficulty of identifying former mortgages only permitted credits and building activities of limited extent in these areas.

I. Phasen der Stadtentwicklung

Mit Beginn der Industrialisierung hat die Stadtentwicklung durch den starken Bevölkerungszuwachs, die zunehmende Arbeitsteiligkeit, die damit verbundene Berufsdifferenzierung und durch die Bildung einer neuen Sozialordnung Impulse erhalten, die sich wesentlich von jenen vergangener Jahrhunderte unterscheiden. Diese Veränderungen hat FRIEDRICHS (1977) unter dem Begriff „Urbanisierung“ zusammengefaßt, und diese als erste Phase des Stadtentwicklungsprozesses neben der Stadterweiterung und der Suburbanisierung herausgestellt. In Deutschland fällt diese Phase etwa in den Zeitraum von 1840 bis 1870. Das städtische Wachstum dieser Phase war vor allem durch eine regional begrenzte Zuwanderung und Zirkulation bestimmt, es vollzog sich nur punkthaft und führte zu keinen nennenswerten Veränderungen in der bestehenden Ranggrößenverteilung der Städte.

Während dieser Entwicklungsphase befand sich innerhalb der Städte noch genügend Freiraum, der für Gewerbeansiedlung und Wohnungsbau nutzbar gemacht werden konnte. Dies galt sowohl für Berlin als auch für Dresden, Köln, Elberfeld oder Mannheim, um nur einige Beispiele zu nennen. Der für den Hausbau nutzbare Boden wurde allerdings weitgehend von der städtischen Oberschicht beansprucht, die sich aus den Altstädten zurückzog und ihre alten Wohngebäude an Zuwanderer vermietete.

Die 70er Jahre des 19. Jh. leiteten in Deutschland dann die zweite Phase des Stadtentwicklungsprozesses – die Stadterweiterung – ein. Die Entwicklung des Städtensystems dieser Zeit beschreibt SCHÖLLER (1967) durch folgende Prozesse:

1. die Ausbildung der Ballungsgebiete – verbunden mit einem Massenbedarf an Arbeitskräften, der nicht mehr nur von einer Region gedeckt werden konnte.
2. Die Verkehrsumwertung, die mit der Eröffnung und Projektierung neuer Eisenbahnlinien eingeleitet wurde.
3. Den schnellen Aufstieg starker Regional- und Provinzialstädte auf der Grundlage der Zentralität, und die damit verbundene Veränderung in der bestehenden Ranggrößenverteilung der Städte.

Betrachtet man weniger die Entwicklung des Städtensystems und mehr die Prozesse innerhalb der städtischen Agglomerationen, dann läßt sich in Anlehnung an MACKENSEN (1970) eine erste Phase des intensiven Wachstums von einer zweiten Phase mit einem eher extensiven Städtewachstum unterscheiden.

In der ersten Phase erfolgte eine starke Verdichtung der Bebauung und eine hohe Konzentration der Bevölkerung in unmittelbarer Nähe zur Altstadt. Eine flächenhafte Ausdehnung der Bebauung zu Peripherie war aufgrund der geringen verkehrstechnischen Entwicklung eingeschränkt.

Die zweite Phase – also das extensive Wachstum – wurde durch das Aufkommen leistungsfähiger

Massenverkehrsmittel eingeleitet. Der Einzugsbereich der städtischen Zentren wurde erweitert und die Verteilung des Bevölkerungszustroms über eine größere Fläche ermöglicht.

Besonders in den Großstädten Deutschlands wurde die intensive Verstädterung zwischen 1870 und 1880 von der extensiven Verstädterung abgelöst. Es waren nicht nur ökonomische Faktoren, die diese Veränderung bewirkten, hinzu kamen die in den Städten und ihren Randgemeinden z. T. erheblich differierenden Steuerhebesätze und eine durch die Fluchtliniengesetzgebung der einzelnen deutschen Staaten veränderte Rechtsordnung. Bis etwa 1870 wurde die bauliche Entwicklung in fast allen deutschen Staaten durch einen staatlichen Polizeiakt bestimmt, der den Kommunen keinerlei Mitwirkungsrecht einräumte. Durch die Fluchtliniengesetze wurde die städtebauliche Entwicklung ganz den Kommunen übertragen. In Preußen waren hiervon lediglich einige Festungstädte, z. B. Köln, ausgenommen, die diese Kompetenz erst nach 1890 erhielten.

Die staatliche Baupolizei forcierte durch ihre Verordnungen bis in die 1870er Jahre eine unmittelbar an den Altstadtkern angrenzende dichte Bebauung. Die Übertragung der Planungshoheit auf die kommunale Selbstverwaltung ließ überall dort andere Prinzipien wirksam werden, wo durch das Wahlrecht bedingt Haus- und Grundbesitzer in den Gemeindevertretungen eine deutliche Mehrheit bildeten.

II. Bedeutung staatlicher und kommunaler Ordnungsmaßnahmen für die Stadtentwicklung

Die Stadterweiterung vollzog sich bei vielen deutschen Städten nach 1870 gewissermaßen auf zwei Ebenen. Einerseits innerhalb der ehemaligen Befestigungsanlagen, was gleichbedeutend war mit einer starken Verdichtung¹⁾ und einer Heraufsetzung der Stockwerkzahl und andererseits außerhalb dieser Grenzen in einer meist stark parzellierten auf zahlreiche Eigentümer aufgesplitterten Gemarkung. In diese, auf die Erfordernisse der Agrargesellschaft zugeschnittene Flur, schob sich die städtische Bebauung vor, indem sie alte Wegenetze konservierte und bestehende Eigentums Grenzen verfestigte (Abb. 1). Die Unzweckmäßigkeit der alten Parzellierung wurde zwar recht bald erkannt, eine völlige Neuaufteilung im Rahmen einer Umlegung wurde jedoch bis ins ausgehende 19. Jh. nur in wenigen Fällen durchgeführt.

Bis in die 70er Jahre des 19. Jh. war es in den meisten deutschen Ländern erlaubt, an unregulierten Straßen Wohngebäude zu errichten. War ein Straßenabschnitt bzw. eine Straße genügend dicht bebaut, so wurde der Straßenausbau von der Gemeinde übernommen und

¹⁾ Die Überbauung der Grundfläche erreichte vielfach 90–100% und zwar schon um 1850, wie sich an Beispielen aus Koblenz, Köln (Rheinviertel), Kiel, Saarbrücken u. a. belegen läßt (SPIETHOFF 1934).

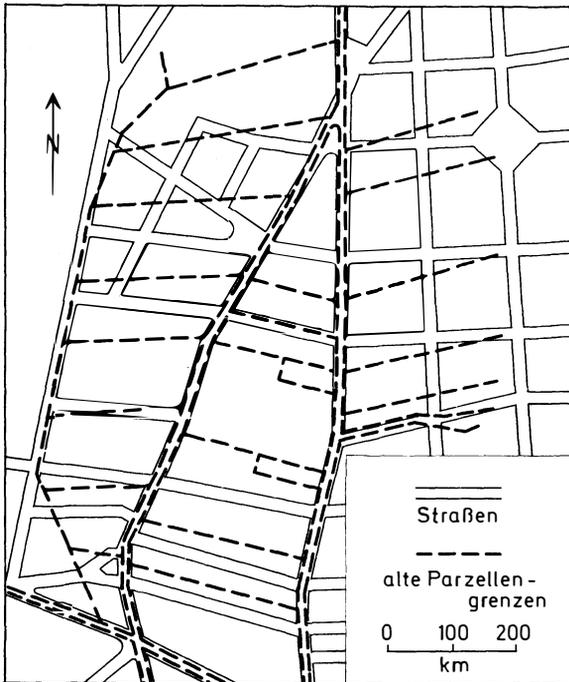


Abb. 1: Landwirtschaftliche Parzellierung und gründerzeitliche Straßenführung im Kieler Stadterweiterungsgebiet (nach WISSING 1929)

Agricultural parcellation and the post-1870 road network constructed in the course of the urban expansion of Kiel (after WISSING, 1929)

die Kosten auf die Anlieger anteilmäßig übertragen. Seit den 70er Jahren wurde nun in fast allen deutschen Städten und z. T. auch schon in den angrenzenden Randgemeinden mit dem Ausbau und der Kanalisation sowie der Gas- und Wasserversorgung begonnen. Diese Investitionen erforderten einen sehr hohen Finanzaufwand seitens der Kommunen, so daß für einen großzügigen Straßenausbau in den Stadterweiterungsgebieten nur geringe Mittel zur Verfügung standen. Daher beriefen sich die meisten Städte und Gemeinden nach 1870 auf die Fluchtliniengesetze bzw. auf die allgemeinen Baugesetze der jeweiligen Länder, nach denen festgelegt werden konnte, daß Wohngebäude nur an ordnungsgemäß angelegten Straßen erbaut werden durften. Von dieser Regelung waren die sog. historischen Straßen, die bereits vor Inkrafttreten der Gesetze dem inner- und zwischenörtlichen Verkehr dienten, ausgenommen. Dieser Bestimmung ist die meist lückenhafte, dem übrigen Ausbau weit vorausliegende Bebauung entlang von Ausfallstraßen zuzuschreiben, vor allem dort, wo die Erschließung neuer Baugebiete recht zögernd vorgenommen wurde.

Abgesehen von diesen Ausnahmen durfte eine Baugenehmigung nur dann erteilt werden, wenn

1. ein Fluchtlinien- oder Bebauungsplan für das fragliche Gebiet und

2. ein ordnungsgemäßer Straßenanschluß und -ausbau vorlag oder zumindest sichergestellt werden konnte.

Die letztgenannte Bestimmung wurde in den Baupolizeiverordnungen, die nach dem Muster der Berliner Baupolizeiverordnung von 1887 erlassen wurden, dahingehend geregelt, daß der Straßenausbau nicht nur bis zu dem betreffenden Grundstück, sondern bis zur nächsten, im Bebauungsplan vorgesehenen Straßenkreuzung vorgenommen werden mußte.

Da die Aufschließung von den Gemeinden meist den Grundbesitzern übertragen wurde, mußten diese über die ganze Fläche der bis zum nächsten Straßenkreuz anzulegenden Straße verfügen, wollten sie eine Baugenehmigung erhalten. Diese oder ähnliche Bestimmungen galten für die Städte Nordostdeutschlands, die sächsischen und bayrischen Städte (hier allerdings erst nach 1901), nicht jedoch für die Städte der ehemaligen preußischen Rheinprovinz (vgl. v. MANGOLDT 1907, S. 195).

Die erwähnte Regelung hatte mehrere Konsequenzen:

1. In den Bereichen des städtischen Weichbildes, in denen eine starke Parzellierung mit Gemengelage des Besitzes vorlag, war eine Bebauung sehr erschwert oder gar unmöglich. Umlegungen größeren Ausmaßes sind bis 1900 nur in Mainz und Darmstadt verwirklicht worden.
2. Der Zwang, über eine größere Zahl von Grundstücken verfügen zu müssen, führte zu einer verstärkten Grundbesitzmobilität und zu Bodenpreissteigerungen.
3. Sowohl die Erschließung als auch die Bebauung fielen nach und nach in die Hände von Bau- und Kapitalgesellschaften.
4. Die Gemeinden konnten durch Nichtaufstellung von Bebauungsplänen bzw. Verzögerung des Straßenbaus den Baulandvorrat verknappen bzw. alle Bauwilligen auf bereits erschlossene Gebiete verweisen. Dadurch wurde eine rasche und geschlossene Bebauung der Stadtteile erreicht, allerdings oft mit dem Nachteil extremer Bodenpreissteigerungen, da sich die wenigen Grundeigentümer in einer monopolähnlichen Stellung befanden.
5. Viele Gemeinden verfügten über einen geheimen Gesamtbebauungsplan, der nur bei Bedarf für Teilbereiche veröffentlicht wurde. Die Lobby der Bauunternehmer, Terraingesellschaften etc. suchte daher in den Parlamenten bzw. Verwaltungen ihren Einfluß ständig zu vermehren.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß eine starke Parzellierung der Baublöcke in der Regel dort vorgenommen wurde, wo die Kommunen den Straßenbau vorfinanzierten und die Anrainer ihre anteiligen Erschließungskosten erst bei einer Bebauung zu entrichten hatten. Eine allzu starke Aufteilung wäre allerdings im Hinblick auf andere Bestimmungen der Berliner Bau-

polizeiordnung, sowie entsprechender Ordnungen in anderen meist ostelbischen Städten, sehr nachteilig gewesen. Flügel- und Hintergebäude durften nämlich die Breite des davorliegenden Hofraumes nur um höchstens 6 m übersteigen. Die hinter den Häusern gelegene unbebaute Fläche kam jedoch nur dann voll zur Anrechnung, wenn es sich um ungeteilte Grundstücke handelte. Andernfalls wurde bei der Höhenfestsetzung nur der Abstand des Seitenflügels von der Grundstücksgrenze berücksichtigt. „Dies hat natürlich zur Folge, daß eine weitergehende, den kleinen und mittleren Privatbesitz ermöglichende Parzellierung der Baublocks im wirtschaftlichen Nachteil ist gegenüber der Bildung möglichst großer Bauparzellen durch großkapitalistische Unternehmungen“ (SCHILLING und STÜBBEN 1901, S. 226).

Zwischen 1870 und 1908 wuchs die mit Häusern bebaute Fläche in 86 deutschen Groß- und Mittelstädten um jährlich etwa 11 ha, das sind 5,3% der in diesen Städten im Jahr 1870 bebauten Fläche. Die Einwohnerzahl nahm im gleichen Zeitraum durchschnittlich um 3300 Personen zu und die Bruttowohndichte stieg von 277 auf 299 Einwohner je ha bebauter Fläche. Diese Zahlen sind ein Hinweis darauf, daß im Verlauf des Wachstumsprozesses zumindest bis in die ersten Jahre des 20. Jh. Wohndichten der Altstädte und damit auch die Erwartung entsprechender Renten auf die im Weichbild entstehenden Neubausiedlungen übertragen wurden.

III. Die Träger des Stadtentwicklungsprozesses

Der Zeitpunkt und die Art und Weise, wie die Stadtbehörden ihre Ordnungsfunktion wahrnahmen, haben entscheidende Bedeutung für die Ausprägung der innenstadtnahen Wohngebiete. Oft war es kaum noch eine Entscheidung der Kommunen, die Art und Umfang der Bebauung festlegten, sondern die Eigengesetzlichkeit des Grundstücksmarktes.

Solange die Finanzmittel der Gemeinden begrenzt waren und vor allem für die Straßenregulierungen in Neubaugebieten Kapital fehlte, konnte sich die Lobby der jeweiligen Grundbesitzer leicht durchsetzen und die Konkurrenz des billigen Bodens durch Zurückhaltung von Bebauungsplänen vorübergehend ausschalten. Besonders wirksam war diese Interessenvertretung dort, wo Bedienstete der Stadtverwaltung aktiv am Bodengeschäft beteiligt waren. In größeren Städten wurde die Stadterweiterung nachhaltig von Bau- und Bodengesellschaften unterschiedlichster Zusammensetzung bestimmt (Abb. 2).

Die großen Terraingesellschaften und kapitalkräftige Bodenhändler entfalteten ihre Aktivitäten nicht nur in verschiedenen Neubaugebieten einer Stadt, sondern in mehreren Städten gleichzeitig. Auf diese Weise konnten die Gesellschaften besser auf Wachstumsunterschiede und regionale Krisen reagieren.

Es waren keineswegs nur östlich der Elbe gelegene Städte²⁾, in denen eine vorübergehende Grundbesitzkonzentration in Händen von Bodengesellschaften stattfand. In Klein- und Mittelstädten fehlten sie jedoch weitgehend. Hier fand der Grundbesitzwechsel fast ausschließlich zwischen Urbesitzern und Bauhandwerkern (Bauunternehmern) statt.

Die Terraingesellschaften stützten ihre Bodenpreisforderungen u. a. auf Ertragswertberechnungen, für die das örtliche Mietpreisniveau maßgebend war. Die berechneten Ertragswerte waren auf der höchstmöglichen Nutzungsintensität kalkuliert und überstiegen vielfach die später realisierten Erträge. Dadurch wurde ein Teil der Gewinne bereits im Bodenpreis vorweggenommen und der Bauunternehmer gezwungen, eine der Preiskalkulation entsprechende Ausnutzung des Grundstückes vorzunehmen.

Die wesentliche Funktion der damaligen Bauunternehmer bestand weniger in der Bautätigkeit als vielmehr in der Kapitalbeschaffung für den geplanten Hausbau. Bis in die 60er Jahre des 19. Jh. mußte vorwiegend auf privates Kapital zurückgegriffen werden, da tragfähige Kreditorganisationen für den städtischen Bereich noch nicht bestanden. Mit Ausnahme der Preussischen Zentralbodenkreditanstalt und der Frankfurter Hypothekenaktienbank waren die nach 1863 in Preußen gegründeten Hypothekenbanken an die strengen, einschränkenden Bestimmungen des preussischen Hypothekengesetzes gebunden, nach denen eine Beleihung nur auf der Basis des amtlich ermittelten Grundsteuerreinertrages bzw. des Gebäudesteuernutzungswertes möglich war (CARTHAUS 1916). Eine „freie“ Taxierung der Beleihungsobjekte war hingegen allen außerpreussischen Hypothekenbanken gestattet, die daher an dem Hypothekenverkehr der preussischen Großstädte einen ganz erheblichen Anteil hatten. Eine Angleichung brachte erst das Reichshypothekengesetz von 1899, das gleichzeitig die Ertragsteuer durch die Wertsteuer ersetzte. Außerdem ermöglichten diese Gesetze auch preussischen Banken die Gewährung von Baugeldern. Das subjektive Ermessen bei der Wertermittlung des Beleihungsobjektes verschärfte allerdings die Konkurrenz auf dem Kapitalmarkt mit der unangenehmen Folge, daß Überbeleihungen nicht selten waren.

Das Kreditsystem hatte für die Grundbesitzmobilität und die Bodenpreisgestaltung des ausgehenden 19. Jh. und des beginnenden 20. Jh. folgende Auswirkungen:

²⁾ Bis zum 1. Weltkrieg und z. T. auch noch in den Nachkriegsjahren wurde die Stadtentwicklung folgender Städte durch Terraingesellschaften mit geprägt: Aachen, Barmen, Duisburg, Düsseldorf, Köln, Mülheim/Ruhr, Mainz, Frankfurt, Hamburg, Kiel, Hannover, Karlsruhe, Ludwigshafen, München, Nürnberg, Stuttgart, Straßburg, Berlin, Breslau, Danzig, Dresden, Halle a. S., Königsberg, Königshütte, Leipzig, Magdeburg (zusammengestellt nach v. MANGOLDT 1907, WEBER 1904).

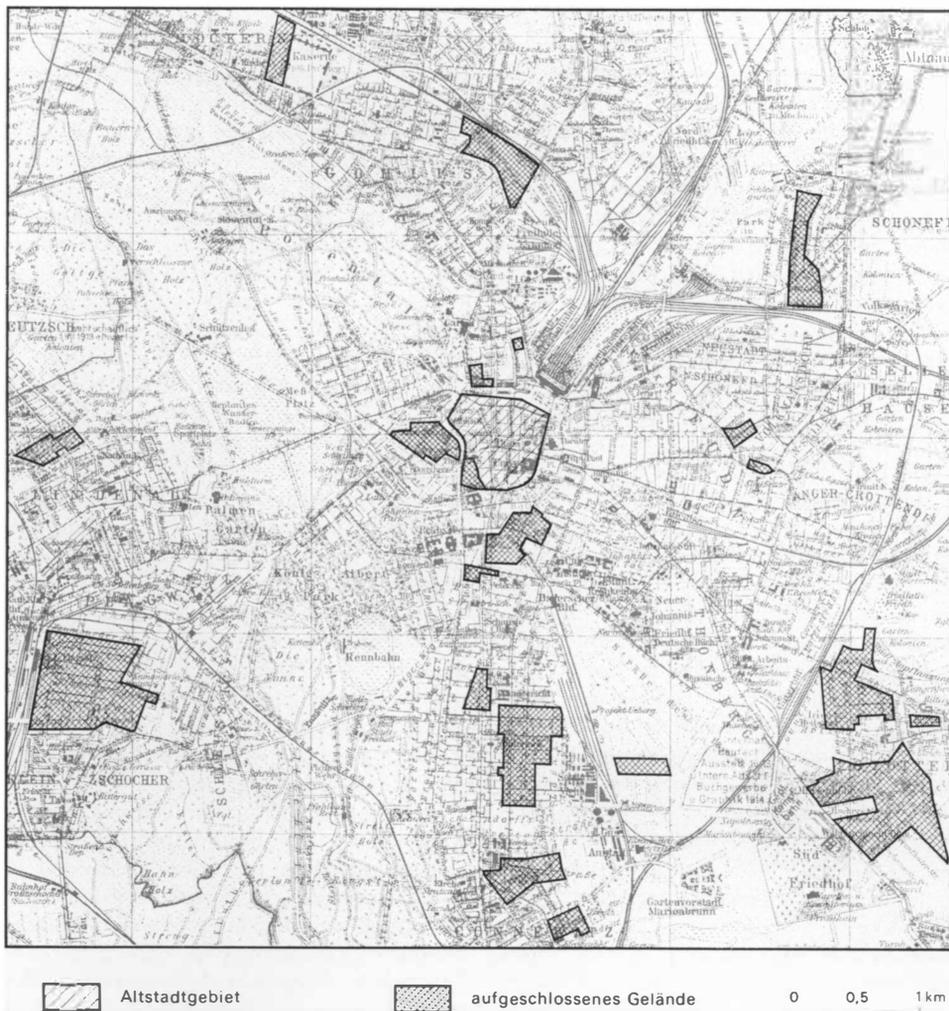


Abb. 2: Stadterweiterung durch Dresdener Baugesellschaften (nach CONERT 1911)

Urban growth carried out by Dresden construction firms (after CONERT, 1911)

1. Durch die weitgehend hypothekarische Kreditierung des Bodenpreises und eine großzügige Gewährung von Restkaufgeldern wurde der städtische Grundbesitz überaus mobil.
2. Durch die Inanspruchnahme von Realkrediten konnten sich hohe Bodenpreisforderungen eher durchsetzen als dies bei Barzahlung möglich gewesen wäre.
3. Solange der Ertragswert Bemessungsgrundlage für die Hypotheken war, wurde die Berechnung auf der Basis hoher Mieteinnahmen begünstigt, die sich ihrerseits wieder in hohen Bodenpreisen niederschlugen.
4. Nach Einführung der Werttaxe als Bemessungsgrundlage wurden schließlich bei der Beleihung größere Miethausobjekte den kleineren Eigenheimobjekten vorgezogen.
5. Da Großkredite mit hohen Gewinnchancen vor allem in den rasch wachsenden Agglomerationen unterzubringen waren, verstärkte die Kreditierung die Verstädterung wesentlich.
6. In dem Maße, in dem sich Versicherungsgesellschaften am Hypothekengeschäft beteiligten, wurde vor allem dem ländlichen Bereich in erheblichem Umfang Liquidität entzogen.

Eine Sonderstellung nahmen in Deutschland die Städte des rheinisch-westfälischen Industriegebietes ein. Hier war die Kapitalnot für den Wohnungsbau zu allen Zeiten besonders groß, da das Privatkapital zum größten Teil in Industripapieren angelegt wurde und auf dem Grundstücksmarkt die Konkurrenz der Bergbau- und Industrieunternehmen vorherrschte. Für die größeren Hypothekenbanken bedeuteten die möglichen

Bergbauschäden außerdem ein schwer kalkulierbares Risiko, so daß in der Regel nur mit sehr geringen Werttaxen gearbeitet wurde.

Bis zur Jahrhundertwende kommt weiterhin dem regional unterschiedlichen Grundbuchrecht entscheidende Bedeutung zu. Die Hypothekenbanken vergaben bevorzugt hohe Kredite. In den altpreußischen Provinzen war eine derart hohe Beleihung nur mit einem geringen Risiko verbunden, da dort durch die 1872 eingeführte Grundbuchordnung eine feste Rangfolge und hohe Sicherheit gegeben war. In der Rheinprovinz und anderen deutschen Staaten mit französischen Rechtsprinzipien wurde diese Ordnung erst in Verbindung mit dem BGB eingeführt. Die Unsicherheit des Eigentumsnachweises und die Schwierigkeiten, ältere Belastungen festzustellen, ließen in diesen Gebieten nur Bankkredite und Einzelbaumaßnahmen geringen Umfangs zu (KLONINGER 1931).

IV. Raum-zeitliche Differenzierung des Bodenpreisgefüges und der Verbauungsformen

Die hohe Grundbesitzmobilität, die die Verstädterung seit der Mitte des 19. Jh. begleitete, ist Ausdruck jenes historischen Prozesses, den KRYSMANSKI (1967) aus soziologischer Sicht als Funktionsverlust und ANDER (1933) unter ökonomischen Gesichtspunkten als Verwertwirtschaftlichung von Grund und Boden beschrieben haben. Durch die Auflösung der in der agrargesellschaftlichen Ordnung dominierenden Funktion der Existenzsicherung wurde der Grund und Boden zum Konsumgut und damit in zunehmendem Maße der Rationalität exakter Wirtschaftsrechnungen d. h. dem Prinzip der Gewinnmaximierung unterworfen. Jeder Grundbesitzwechsel beinhaltet eine erneute Wertbestimmung, die als Resultat vorangegangener Wirtschaftskalküle gesehen werden kann. Aus der Vielzahl derartiger Preisermittlungen bilden sich Durchschnittswerte, die sich mit zunehmendem städtischen Wachstum lagemäßig differenzieren. Die Qualität der Lage wird nun nicht nur durch die ökonomischen Verwertungsabsichten der Käufer bestimmt, sondern ist auch abhängig von der Einschätzung der dort wohnenden Bevölkerungsschicht, d. h. von der sozialen Qualität. Hierauf haben bereits v. WIESER (1909) und PETER (1910) bei der Entwicklung ihrer städtischen Bodenpreismodelle, die zugleich ökonomische Stadtmodelle darstellen, hingewiesen.

Für die deutschen Städte läßt sich die Dynamik des innerstädtischen Bodenpreisgefüges bis zum 1. Weltkrieg auf 4 Grundtypen reduzieren, die nicht nur als räumliche, sondern auch als zeitliche Varianten zu verstehen sind.

Der Typ 1 (Abb. 3) wird etwa durch die Preisentwicklung in den Städten Gießen und Ulm bis 1900 sowie durch Verhältnisse in Darmstadt zwischen 1870 und 1880 repräsentiert. Ähnlich verlief die Bodenpreisentwicklung u. a. in Halle a. S. zwischen 1870 und 1895

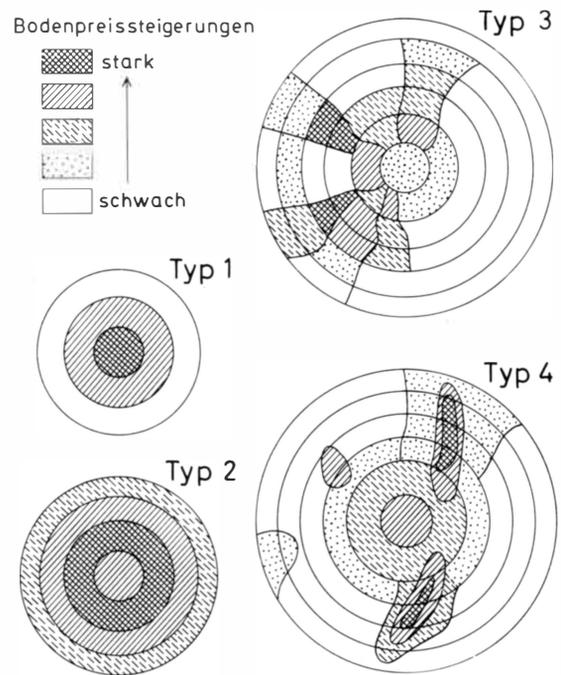


Abb. 3: Schematische Darstellung der innerstädtischen Bodenpreisentwicklung in Deutschland bis 1918

Schematic presentation of inner-city land price development in Germany until 1918

(STEINBRÜCK 1900). Sie wird gekennzeichnet durch insgesamt starke Preissteigerungen, die ein zuerst schwaches, dann rasch zunehmendes zentralperipheres Gefälle aufweisen. Da die Identität von Wohn- und Arbeitsplatz noch weitgehend gewahrt und die Dimensionierung des städtischen Gemeinwesens noch überschaubar ist, hat die Entfernung der Grundstücke vom Stadtmittelpunkt nur geringen Einfluß auf die Lagequalität.

Bei dem Typ 2 lagert sich eine Zone höchster Preissteigerungen ringförmig um das Zentrum, in dem selbst etwas geringere Steigerungsraten anzutreffen sind, die ebenfalls für den Stadtrand gelten. Wie an dem Beispiel von Darmstadt deutlich wird, entwickelt sich dieser Typ im Verlauf des städtischen Wachstums aus dem Typ 1. Die starken Preissteigerungen am Altstadtrand sind eine Folge des höheren Wohnwertes und Wohnkomforts der Neubaugebiete.

War für die beiden ersten Typen ein mehr oder weniger konzentrisches Wachstum charakteristisch, so verändert sich dieses bei Typ 3 zu einem sektoriellen Wachstum (Beispiel Mannheim und Wien). Die Entfernung zum Stadtmittelpunkt ist nicht mehr das alleinige Lageattribut. Die soziale Qualität der Wohnlagen sowie die Nähe zu mehr dezentralisiert gelegenen Industriestandorten werden bestimmend. Diese Entwicklungstendenz kann dort noch verstärkt werden, wo eine gute Verkehrsanbindung zu den eingemeindeten Vororten besteht.

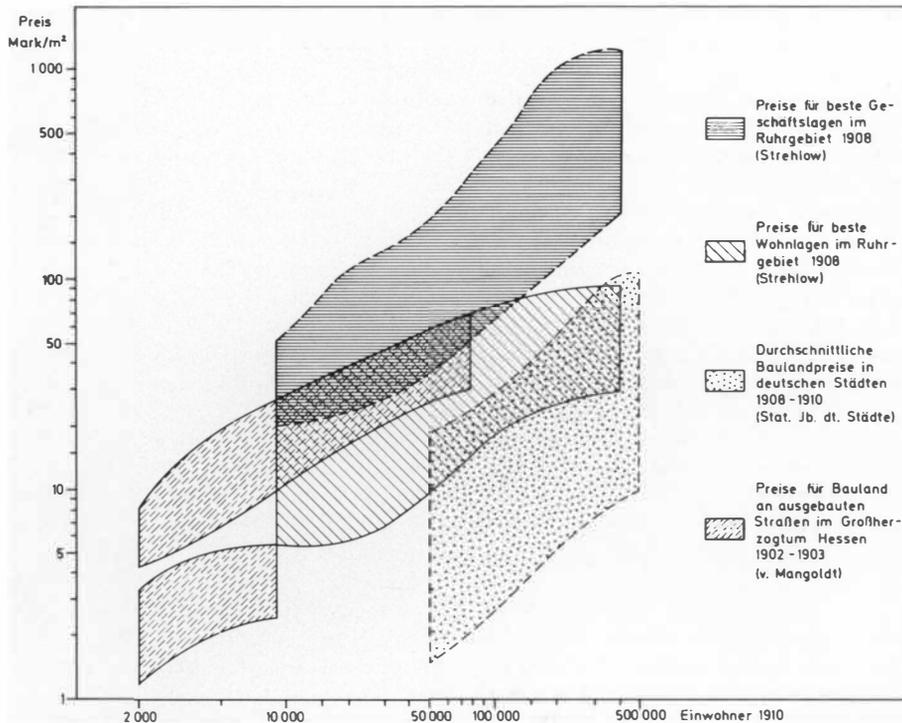


Abb. 4: Baulandpreise in deutschen Städten
Building land prices in German cities

Der Typ 4 veranschaulicht schließlich eine mehrkernige oder zellenförmige Variante, bei der kein einheitliches Bodenwertfeld im Sinne eines Zentralfeldes existiert. Das Bodenpreisgefüge setzt sich vielmehr aus mehreren, räumlich gut voneinander unterscheidbaren Zellen zusammen, deren Preisentwicklung allerdings nicht unabhängig voneinander erfolgt. Die Ausbildung dieses Typs kann durch eine starke Grundbesitzkonzentration, wie im Falle von Essen, oder durch das Zusammenwachsen ehemals selbständiger Siedlungseinheiten innerhalb einer städtischen Agglomeration erklärt werden (innere Stadtbildung).

Durch die unterschiedlichen Kreisgrößen in Abb. 3 soll angedeutet werden, daß das durchschnittliche Preisniveau von der Einwohnerzahl abhängig ist. Um diese Hypothese zu überprüfen, wurden alle verfügbaren Durchschnittspreise, die beim freiwilligen Verkauf unbebauter Grundstücke in deutschen Städten während der Zeit von 1908–1910 erzielt wurden, in einem Diagramm in Beziehung zur Einwohnerzahl dargestellt (Abb. 4). Um nicht nur den Zusammenhang der Bevölkerungszahl mit Durchschnittspreisen, sondern auch die Schwankungsbreite zu erfassen, wurden, sofern vorhanden, außerdem die Minima und Maxima der Bodenpreise berücksichtigt.

Als Ergebnis läßt sich festhalten:

1. Die Annahme eines nichtlinearen Zusammenhanges wird bestätigt. Für 59 Groß- und Mittelstädte des Deutschen Reiches läßt sich die Abhängigkeit der durchschnittlichen Baulandpreise zwischen 1908 und 1910 von der Einwohnerzahl des Jahres 1910 durch die Potenzfunktion $y = 0,0264 \cdot x^{0,49}$ recht gut annähern ($r = 0,428$; $b = 0,49 \pm 0,0042$ beide auf 1% Niveau signifikant), wenn y den durchschnittlichen Bodenpreis und x die Einwohnerzahl bezeichnet.
2. Zwischen den kleinen Landstädten und Gemeinden mit weniger als 10 000 Einwohnern und den Mittel- und Großstädten besteht insofern ein Unterschied im Bodenpreisniveau, als sich bei ersteren die noch überwiegend agrarisch orientierten Gemeinden durch ein wesentlich niedrigeres Preisniveau von den stärker industrialisierten bzw. vergewerblichten abheben (z. B., Bad Nauheim, Mainz-Kastel, Bingen).
3. Das Preisniveau der besseren Wohnlagen im Ruhrgebiet entspricht etwa den Höchstpreisen der deutschen Mittel- und Großstädte. Die Preise der besten Geschäftslagen dürften daher die Durchschnittspreise kaum beeinflussen.
4. Bei den Städten und Gemeinden mit 10 000–50 000 Einwohnern bestehen nur geringe Unterschiede zwischen den Bodenpreisen der besten Geschäfts- und der besseren Wohnlagen (vgl. Typen 1 und 2).
5. Das Preisniveau der meisten 59 deutschen Städte entspricht zwischen 1908 und 1910 den billigen Wohnlagen des Ruhrgebietes. Dies ist kein Hinweis

auf überdurchschnittlich hohe Bodenpreise im Ruhrgebiet, sondern dadurch bedingt, daß in größeren und rasch wachsenden Städten vor dem 1. Weltkrieg die größten Flächenumsätze in den billigen Lagen an der Peripherie der Bebauung getätigt wurden. Die in der Bodenpreisstatistik enthaltenen Angaben geben weitgehend die Preisverhältnisse des Rohbaulandes in entlegeneren Lagen wieder. V. MANGOLDT (1907) u. a. haben bereits darauf hingewiesen, daß die zeitlich stark variierenden durchschnittlichen Bodenpreise einzelner Städte durch ein wechselndes Interesse bzw. Angebot von Grundstücken der „billigen“ Lagen bestimmt werden. Hohe Flächenumsätze korrespondieren daher auch in den meisten Fällen mit relativ niedrigen Preisen.

Die allgemeine Veränderung der Nutzungsintensitäten äußerte sich in einer höheren Überbauung und wurde statistisch in der regional unterschiedlichen Abnahme der 1- und 2-stöckigen Häuser seit der Mitte des 19. Jh. faßbar. Bis dahin bestimmte das ein- oder zwei-stöckige Gewerbebürgerhaus weithin die Altstadtbereiche deutscher Großstädte. Seit 1864 läßt sich für Berlin und Breslau eine zunächst gleichmäßige und ab 1890 ganz rapide relative Abnahme der Gebäude mit 1 und 2 Stockwerken feststellen (LINDEMANN 1901). Bis Ende der 70er Jahre stieg allerdings die Zahl dieser Wohnhäuser noch stark an, d. h. in beiden Städten muß der Stadterweiterungsprozeß zunächst noch von der Übertragung traditioneller Haus- und Wohnformen in die Randbezirke getragen gewesen sein, ehe sich hier die 4- und 5-geschossige Bauweise durchsetzen konnte. Eine ähnliche, allerdings um 20–25 Jahre verschobene Entwicklung läßt sich für Frankfurt, München und Düsseldorf erkennen. In den norddeutschen Küstenstädten Bremen, Kiel und Lübeck wuchs hingegen die Zahl der Kleinhäuser bis zur Jahrhundertwende sowohl absolut als auch relativ. EBERSTADTS Lückenbauthorie ist sicher in ihrer ursprünglichen Form unhaltbar. Richtig ist an ihr jedoch der Gedanke, daß neue Haus- und Wohnformen zunächst in den Erweiterungsgebieten entstanden sind, entweder als Entartungen des traditionellen Gewerbebürgerhauses zum Mietstockwerkhaus oder als Mietskaserne und erst dann auf die Innenstädte übertragen wurden. D. h. die Intensität der Bebauung nahm zeitweilig zur Peripherie hin zu, was mit der klassischen Grundrententheorie unvereinbar war. Diese Umkehr war eine Folge der Übertragung innerstädtischer Ertragswartungen auf die Randzonen des städtischen Wachstums und der auf dieser Basis ermittelten Bodenpreise. Diese erzwangen unter den Finanzierungsbedingungen des 19. Jh. eine der Altstadt entsprechende dichte Bebauung auf meist erheblich größeren Grundstücken. Begünstigt wurde diese Entwicklung nicht nur durch das starke Bevölkerungswachstum, sondern auch durch die Veränderung der Wohnbedürfnisse des bürgerlichen Mittelstandes. Der spekulative Wohnungsbau war in allen Großstädten

auf das zahlungskräftige Bürgertum zugeschnitten. Die in den Innenstädten durch die Randwanderung des Bürgertums freiwerdenden Wohnungen wurden solange an die zuziehende Arbeiterschaft vermietet, bis eine Umwidmung der Nutzung eine ausreichende Sicherheit für die Kapitalverwertung versprach. Die teilweise recht hohe Zahl der in den Innenstädten zwangsversteigerten bebauten Grundstücke ist ein Hinweis auf fehlgeschlagene Versuche einer Nutzungsintensivierung als Begleiterscheinung des Cityierungsprozesses.

Die Steigerung der Nutzungsintensität wurde einerseits durch Stockwerkhäufungen (Koblenz, Düsseldorf, Wuppertal, Kiel) und andererseits durch den Bau von Hinterhäusern (Saarbrücken, Bonn, Aachen, Krefeld, Köln, Duisburg, Ulm, München) erreicht. Die Mietskaserne stellt eine Kombination beider Erscheinungsformen dar und ist – worauf vor allem SPIETHOFF (1934) hingewiesen hat – als Schlußglied der Entartung des traditionellen Familienhauses vor allem dort anzutreffen, wo Berliner Architekten maßgeblich an der Bauproduktion beteiligt waren (Berlin, Breslau, Königsberg, Stettin, Magdeburg, Köln). Sowohl die Kölner Neustadt als auch die Wiener Ringstraßen zeigen, welches Interesse gerade die städtische Mittelschicht an diesen Wohnungen hatte.

Vergleicht man Grundrisse von Mietskasernen, die im rheinischen Raum entstanden sind, mit gleichzeitig erbauten Mietstockwerkhäusern und deren Hinterhäusern (vgl. etwa LENZ 1930), so stößt man auf die gleichen ungünstigen Wohnbedingungen. Der einzige Vorteil, den das Mietstockwerkhaus mit seinen Flügelbauten besitzt, ist der geringfügig größere Hof. Die Übertragung der Berliner Mietskasernenbauweise in westdeutsche Städte fand zu einer Zeit statt, als hier bereits Zonenbauordnungen und eine starke Einschränkung der Hinterhofbebauung diskutiert wurden bzw. entsprechende Bauordnungen bereits erlassen waren. Ihr Auftreten oder Fehlen kann also nicht auf die Aktivität von Terringesellschaften zurückgeführt werden, diese beherrschten den Bodenmarkt der Jahrhundertwende in nicht wenigen west- und süddeutschen Städten.

In fast allen schnell wachsenden Städten bestand bis in die Zeit nach dem 1. Weltkrieg eine bei einer z. T. recht hohen Zahl von leerstehenden Wohnungen merkwürdige Diskrepanz zwischen dem Angebot und der Nachfrage nach Kleinwohnungen (1 und 2 Zimmer) durch die Arbeiterschaft, obwohl sich der Kleinwohnungsbau in größeren Mietshäusern bei Ertragswertberechnungen als besonders rentierlich herausstellte. Die Abneigung vieler Bauherren gegen den Bau bzw. vieler Hausbesitzer gegen den Erwerb derartiger Häuser ist begründet in der starken Fluktuation der zuziehenden Lohnarbeiter, ihrer erheblichen Krisenanfälligkeit und als Folge davon in dem sehr hohen Mietausfallwagnis. Das in der Regel größere Risiko im Vergleich zum Miethausbau für die Mittel- und Oberschicht berücksichtigten die Hypothekenbanken ebenso

wie andere Kreditgeber durch eine Minderung der Beleihungssätze. Der Werkwohnungsbau löste dieses Problem ebenso wenig, wie die seit Mitte des Jahrhunderts in vielen Städten gegründeten gemeinnützigen Arbeiterwohnungsbaugenossenschaften, da hier Facharbeiter und angelernte Arbeitskräfte mit längerer Beschäftigungsdauer bevorzugt wurden, ungelernte Lohnarbeiter mit wechselnden Beschäftigungsverhältnissen jedoch überwiegend auf den privaten Wohnungsmarkt angewiesen waren.

Literatur

- ANDER, A.: Das Problem der Preisbildung städtischen Bodens. Untersuchungen über die Struktur des Problems als Beitrag zur Bereinigung der Gegensätze zwischen den Lösungsversuchen der deutschen wohnungspolitischen Diskussion der Vorkriegszeit. Diss. Mannheim 1933.
- BÖHM, H.: Bodenmobilität und Bodenpreisgefüge in ihrer Bedeutung für die Siedlungsentwicklung. Eine Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung der Rechtsordnungen und der Kapitalmarktverhältnisse für das 19. und 20. Jahrhundert dargestellt an ausgewählten Beispielen. Habil.-Schrift Bonn 1976. Bonner Geogr. Abh. 65 (im Druck).
- CARTHAUS, V.: Zur Geschichte und Theorie von Grundstücks-krisen in deutschen Großstädten mit besonderer Berücksichtigung von Groß-Berlin. Diss. Tübingen 1917, Jena 1916.
- CONERT, H.: Die sächsischen Terraingesellschaften und ihr Einfluß auf die Stadterweiterung. Abh. a. d. volksw. Seminar d. T. H. Dresden H. 2, Leipzig 1911.
- EBERSTADT, R.: Rheinische Wohnverhältnisse und ihre Bedeutung für das Wohnungswesen in Deutschland. Jena 1903.
- FRIEDRICHS, J.: Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. Reinbek 1977.
- KLONINGER, W.: Die Eintragungen über die Veräußerung und hypothekarische Belastung von Grundstücken in öffentliche Bücher in den Rheinlanden; ihre geschichtliche Entwicklung und jeweils rechtliche Bedeutung. Zugleich ein Beitrag zum Werdegang des rheinischen Publizitätsprinzips. Diss. Bonn 1930, Koblenz 1931.
- KRYSMANSKI, R.: Bodenbezogenes Verhalten in der Industriegesellschaft. Materialien zur Raumplanung Bd. 2, Münster 1967.
- LENZ, L.: Die Mietskaserne in Köln. Bonner Staatswiss. Unters. H. 14, Bonn/Lpz. 1930.
- LINDEMANN, H.: Wohnungsstatistik. In: Schriften des Vereins f. Sozialpolitik 94, Leipzig 1901, S. 261–384.
- MACKENSEN, R.: Verstädterung. In: Handw. d. Raumf. u. Raumordn., Hannover 1970, Sp. 3589–3600.
- v. MANGOLDT, R.: Die städtische Bodenfrage. Eine Untersuchung über Tatsachen, Ursachen und Abhilfe. Die Wohnungsfrage u. d. dt. Reich H. 8, Göttingen 1907.
- PETER, H.: Wert und Preis unbebauter Liegenschaften in der modernen Großstadt. Dargestellt aufgrund der Verkäufe unbebauter Liegenschaften in Mannheim 1895–1906. Karlsruhe 1910.
- SCHILLING, B. u. STÜBBEN, J.: Die Bauordnung. In: Schriften d. Ver. f. Sozialp. 94, Leipzig 1901, S. 187–248.
- SCHÖLLER, P.: Die deutschen Städte. Erdkundliches Wissen H. 17, Wiesbaden 1967.
- SPIETHOFF, A.: Boden und Wohnung in der Marktwirtschaft, insbesondere im Rheinland. Bonner Staatswiss. Unters. H. 20, Jena 1934.
- STEINBRÜCK, C.: Die Entwicklung der Preise des städtischen und ländlichen Immobilienbesitzes zu Halle (Saale) und im Saalekreis. Samml. nationalök. u. stat. Abh. d. staatsw. Sem. Halle a. d. S. Bd. 10, Jena 1900.
- STREHLOW: Die Boden- und Wohnungsfrage des rheinisch-westfälischen Industriebezirkes. Essen 1911.
- THIENEL, I.: Verstädterung, städtische Infrastruktur und Stadtplanung. Berlin zwischen 1850 und 1914. In: Zeit. f. Stadtgesch., Stadtsoz. u. Denkmalpfl. 4. Jg., 1977, S. 55–84.
- WEBER, A.: Über Bodenrente und Bodenspekulationen der modernen Stadt. Leipzig 1904.
- v. WIESER, FR.: Die Theorie der städtischen Grundrente. In: MILDSCHUH, W.: Mietzinse und Bodenwerte in Prag in den Jahren 1869–1902. Wiener staatsw. Studien Bd. 9, H. 1, Wien/Lpz. 1909, S. V–XL.
- WISSING, J.: Boden- und Wohnverhältnisse in Kiel von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Jahre 1914. Bonner Staatsw. Unters. H. 15, Jena 1929.

CITY-FORSCHUNGS„DEFIZITE“ UND THESEN ZU DEN ÖKONOMISCHEN UND POLITISCHEN BEDINGUNGEN DER CITYBILDUNG, AM BEISPIEL VON GÖTTINGEN

Mit 4 Abbildungen und 2 Tabellen

HANS-DIETER VON FRIELING

Summary: Deficits in city research and theses relating to economic and political conditions of city formation: the example of Göttingen

The paper critically analyses the two most important concepts of city research of German-language geography: those of economic regionalism and of functionalistic-social geography. A conceptual gap and "deficit" in the explanation of city formation appears to be the omission of two

aspects, i.e. the separation from the questions first of the economic patterns of commodity distribution under capitalism, and, secondly, of the mechanisms and aims of political intervention. Three examples from Göttingen serve to illustrate the investigation of the effects of concentration tendencies in the retail trade, of trade cycles and of town planning interventions to revive the city centre upon the process of urban growth.