

STADTÖKONOMIE

Wissensblatt

Stadtökonomie im Alltag

Stadtökonomie tönt abstrakt, doch im Alltag sind wir fast täglich mit der Problematik und den dahinterliegenden volkswirtschaftlichen Konzepten der Stadtentwicklung konfrontiert; man muss dafür nicht zwingend in eine neue Stadt ziehen wie Nadine. So müssen wir auf dem Weg in die Schule oder zur Arbeit wegen einer Baustelle einen Umweg gehen, der Zug hat Verspätung, weil eine Strecke ausgebaut wird, oder wir stehen im Stau wegen einer Brückensanierung. Bei jeder Kaufentscheidung an einem Tag wägen wir ab, welche Wirkungen der Kauf auf das monatliche Budget haben wird und an welcher anderen Stelle dafür gespart werden kann. Ein Beispiel wäre die Frage: Nehme ich den Bus oder gehe ich lieber zu Fuss, um mir in ein paar Monaten ein neues Smartphone zu kaufen? Ich treffe die Entscheidungen so, dass ich für mich den grössten Nutzen habe.

Nachfolgend werden wichtige Zusammenhänge der Stadtökonomie erläutert und folgende Themen näher beleuchtet: das monozentrische Stadtmodell, Zersiedelung, Segregation und stadtplanerische Entscheidungen.

A: Das monozentrische Stadtmodell

Das monozentrische Stadtmodell ist ein **ökonomisches Modell** einer Stadt. Um die wesentlichen Zusammenhänge besser analysieren zu können, geht das Modell von einer Stadt mit alleinigem Zentrum aus und stellt die Zusammenhänge vereinfacht dar. Es werden verschiedene **Annahmen** getroffen:

1. Die erste vereinfachte Annahme ist, dass in der Modellstadt alle Menschen in einem Zentrum, dem sogenannten Central Business District (CBD), arbeiten. Je weiter weg ein Bewohner vom Zentrum lebt, desto mehr kostet ihn das Pendeln und desto schmaler wird das verbleibende Budget.
2. Zweitens wird angenommen, dass alle Menschen rational handeln. Das bedeutet, dass sie den Wohnort aufgrund seiner Standortfaktoren wählen. In der Modellstadt wird jeder Standort durch seine Lage (Distanz zum Zentrum) und den Mietpreis beschrieben. Gefühlsmäßige Aspekte (z. B. Gegend, Wohlbefinden) spielen keine Rolle.
3. Eine dritte Annahme ist, dass alle Haushalte gleich sind. Sie haben alle das gleiche und fixe Einkommen, das sie für Wohnen, Mobilität (Pendeln) und andere Güter und Dienstleistungen ausgeben.
4. Weiter wird angenommen, dass der Nutzen von zwei Gütern bestimmt wird: dem konsumierten Wohnraum und dem Konsum anderer Güter und Dienstleistungen.
5. Der Nutzen aus dem Konsum der zwei Güter ergibt sich aus der Nutzenpräferenz. Eine fünfte Annahme beschreibt diese näher: Es wird unterstellt, dass jeder Mensch in der Stadt einen fixen Anteil (z. B. einen Drittel) seines verfügbaren Einkommens für

die Miete ausgibt. Wenn er also von seinem Einkommen die Transportkosten abgezogen hat, nutzt er vom verbleibenden Budget einen Drittel zum Konsum von Wohnraum.

Da jeder Meter Arbeitsweg kostet, ist die entscheidende Grösse in der Modellvorstellung die **Distanz zum Zentrum**, in dem alle Menschen arbeiten. Diese bestimmt die Boden- und Mietpreise, die Wohnungsgrössen sowie die Kosten für das Pendeln ins Zentrum. Voraussetzung dafür ist, dass sich die Preise für das Wohnen gemäss dem **Angebots-Nachfrage-Zusammenhang** auf dem Markt ergeben (sogenannte **freie Preisbildung**) und alle Menschen mobil sind. Die Bewohner der Stadt können ausserdem Wohnraum, Transportkosten und andere Kosten substituieren. **Substituierung** bedeutet, dass sich das Verhalten der Bewohner nach den verschiedenen Preisen richtet: Steigt beispielsweise der Preis für Wohnraum, entscheiden sie sich für eine kleinere Wohnung und/oder geben weniger für andere Konsumgüter aus.

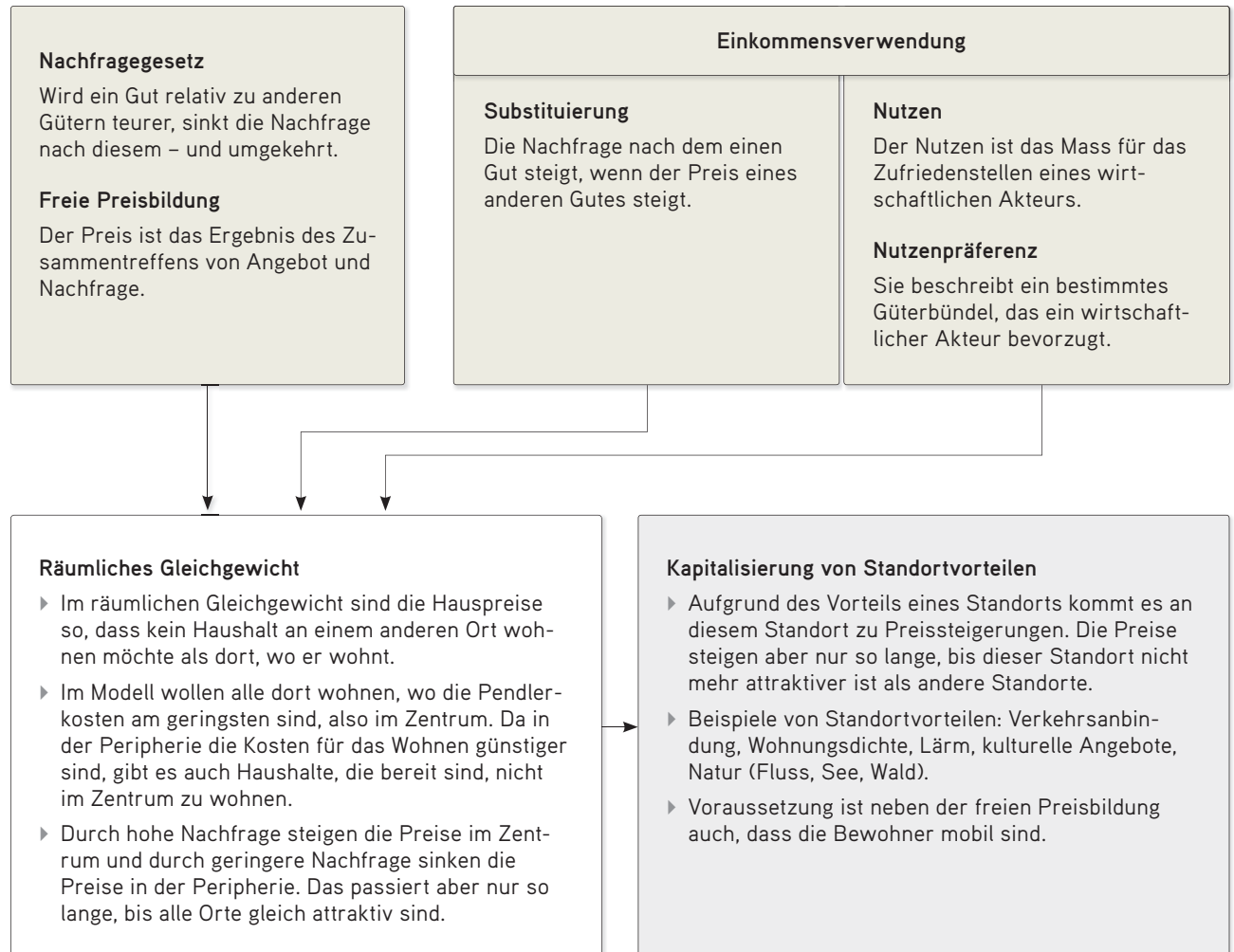
Unter diesen Annahmen ergeben sich folgende Modellzusammenhänge:

- ▶ **Räumliches Gleichgewicht:** Alle Bewohner wollen am attraktivsten Ort wohnen, also im Zentrum. Doch es gibt auch Haushalte, die aufgrund tieferer Mietpreise bereit sind, am eigentlich weniger attraktiven Stadtrand zu leben. Die Hauspreise im räumlichen Gleichgewicht sind demnach so, dass kein Haushalt an einem anderen Ort wohnen möchte als dort, wo er wohnt. Das Gleichgewicht ergibt sich, indem die Preise an attraktiven Lagen (zum Beispiel im Zentrum) steigen und an unattraktiven Lagen durch fehlende Nachfrage sinken. Damit ist jede Wohnlage innerhalb des Gleichgewichts gleich attraktiv und der Nutzen für die Bewohner an allen Orten gleich gross.
- ▶ Man spricht in diesem Zusammenhang von einer **Kapitalisierung von Standortvorteilen:** Das Zentrum hat gegenüber anderen Standorten einen Standortvorteil. Gemäss dem Marktmechanismus steigen dort die Preise für das Wohnen. Doch auch andere Güter und Dienstleistungen werden teurer, beispielsweise Getränke und Esswaren. Die Preise steigen aber nur so lange, bis der Standort nicht mehr attraktiver ist als andere. Für die Entwicklung der Mietpreisstruktur einer Stadt können auch weitere Grössen wie zum Beispiel Verkehrsanbindung, Landschaft, Konsummöglichkeiten, kulturelle Angebote etc. betrachtet werden. Es ist jedoch mit der Simulation «Urbanias» nicht möglich, all diese zusätzlichen Faktoren abzubilden.

STADTÖKONOMIE

Wissensblatt

Relevante volkswirtschaftliche Konzepte zur Erörterung des monozentrischen Stadtmodells



B: Zersiedelung

Reist man durch die Schweiz, wird die Zersiedelung unserer Landschaft augenfällig. Der Grad der Zersiedelung hängt davon ab, wie viel Fläche bebaut ist, wie weit die Flächen gestreut sind und wie hoch die Ausnützung der Fläche für das Wohnen und Arbeiten ist.

Was sind die **Ursachen** für die zunehmende Zersiedelung?
– In den Agglomerationen werden immer mehr Bauprojekte realisiert, wie etwa Einkaufszentren oder Industrieparks. Diese sollen Arbeitsplätze und Steuereinnahmen generieren. Eine weitere Ursache liegt in der hohen Mobilität, insbesondere durch Pkw. Menschen, die in Siedlungen im Aussenbereich einer Stadt leben, können heute mühelos

pendeln. Hinzu kommt die steuerliche Begünstigung des Pendelns durch Entfernungspauschalen.

Was sind die **Folgen**? – Eine direkte Folge der Zersiedelung ist das hohe Verkehrsaufkommen, insbesondere in Gegenden, die schlecht an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen sind. Dadurch kommt es zu erhöhter Umweltbelastung. Eine andere Folge der Zersiedelung besteht darin, dass einzelne Menschen benachteiligt werden. So können ältere und behinderte Menschen an Angeboten, die meist nur in städtischen Gebieten mit einer hohen Bevölkerungsdichte vorhanden sind, nicht teilhaben. Eine weitere Folge: Durch Einkaufszentren am Stadtrand kommt es an

STADTÖKONOMIE

Wissensblatt

manchen Orten zu einem infrastrukturellen Aussterben der Innenstädte.

Bei Überlegungen zur Eindämmung der Zersiedelung ist zu bedenken, dass **stadtplanerische Massnahmen** immer in der gesamten Stadt und langfristig wirken. So wirkt sich beispielsweise der Green Belt – ein Grüngürtel um die Stadt, der nicht bebaut werden darf – auf die Mietpreise aus, weil er den ohnehin kleinen zur Verfügung stehenden Raum weiter verknüpft. Mittelfristig kann ein Grüngürtel sogar die Zersiedelung fördern. Dennoch gibt es Gründe für den Green Belt, so etwa klare Stadtgrenzen und Naherholung. Andere Massnahmen, wie der Bau von Hochhäusern, können zur Verdichtung führen, wenn tatsächlich bezahlbarer und angemessen grosser Wohnraum entsteht. Doch auch hier gibt es Gegenargumente.

C: Segregation

Mit **Segregation** ist der Zustand gemeint, dass Gruppen von Menschen mit bestimmten Gemeinsamkeiten (zum Beispiel gleiche Nationalität) räumlich von anderen getrennt in bestimmten Quartieren leben. Eine solche Trennung kann nach ökonomischen (Einkommen), sozialen, kulturellen (Sprache, Herkunft), religiösen oder demografischen (Alter) Merkmalen erfolgen.

Man unterscheidet zwischen einer **freiwilligen und einer erzwungenen Segregation**. Von einer freiwilligen Segregation spricht man, wenn ein Individuum eine gleichartige soziale Umgebung bevorzugt und sich damit bewusst räumlich von anderen Gruppen absondert. Die erzwungene Segregation dagegen hat strukturelle Gründe. So werden beispielsweise Gebiete geschaffen, in denen sich das Wohnen nur bestimmte Bevölkerungsgruppen leisten können. Eine solche Entwicklung kann aus Interventionen der Stadtentwicklung (z. B. Bau- und Zonenordnung oder Infrastrukturpolitik), aus Investitionen oder aus Eingriffen in den Wohnungsmarkt (z. B. Mietpreisstopp oder Wohngeld) resultieren.

Eine ethnische und soziale Durchmischung ist in europäischen Städten oftmals der **Leitgedanke von Politik und Stadtplanung**. «Die sichtbare Absonderung von Bevölkerungsgruppen wird als Zeichen mangelnder sozialer Integration gesehen – wobei diese Sorge vor allem den unteren sozialen Schichten und den Migranten gilt. Anders ist dies zum Beispiel in den amerikanischen Städten, wo die Segregation von Angehörigen einer ethnischen Minderheit oft als völlig normal angesehen wird.»¹ Man denke da an Quartiere wie China Town und Little Italy in Manhattan,

New York. Durchmischung kann auch ökonomisch sinnvoll sein, da sie den kreativen Austausch und damit Innovation fördert.

Attraktive Wohngegenden sind Ursache und zugleich Folge von Segregation. Müssen ärmere Menschen in weniger attraktiven Gegenden wohnen, sind damit oft ungleiche Lebenschancen verbunden. So sind beispielsweise die Informations- und Kontaktmöglichkeiten oftmals auf den lokalen Umkreis beschränkt. «Bei Jugendlichen, für die die Nachbarschaft ein wichtiger Sozialisationsraum ist, wird [dann z. B.] angenommen, dass sie in einem verarmten Milieu des Quartiers Normen lernen und Vorbildern folgen, durch die sie dauerhaft diesem Milieu verhaftet bleiben.»² – Wer also seinen Wohnort nicht selbst bestimmen kann, kommt in einen sogenannten Ausgrenzungskreislauf.

D: Stadtplanerische Entscheidungen

Für stadtplanerische Entscheidungen gibt es keine Patentrezepte. Massnahmen müssen immer im Hinblick auf deren Folgen für das Gesamtsystem «Stadt» untersucht werden. Hierbei hilft zum Beispiel die Modellvorstellung einer monozentrischen Stadt, um so die manchmal nur indirekt sichtbaren Kosten dem Nutzen gegenüberzustellen. Da dieser Nutzen im Gegensatz zum rationalökonomischen Modell je nach Interessensgruppe anders aussieht, ist es wichtig, bei der Entscheidungsfindung möglichst alle Perspektiven und dahinterliegenden Wertvorstellungen zu berücksichtigen.

¹ Häussermann, H. (2007): Segregierte Stadt. Online verfügbar: www.bpb.de/gesellschaft/staedte/stadt-und-gesellschaft/64391/einfuehrung

² Häussermann, H. (2012): Segregation. Online verfügbar: www.bpb.de/politik/grundfragen/deutsche-verhaeltnisse-eine-sozialkunde/138640/segregation