

Suburbia – Postsuburbia – Zwischenstadt

Ältere und neuere Entwicklungstrends im Umland der Großstädte

Arbeitspapier zum Vortrag in Garbsen am 10.11.2000

von Dr. Jürgen Aring (empirica, Bonn)

1. Eine erste Annäherung – The American Suburb

Den Begriff Suburbia haben wir aus dem Amerikanischen übernommen. „Suburbs“ sind in den USA ganz allgemein die Wohnvororte der großen Städte. Funktional sind sie auf die Kernstädte hin orientiert (Wohnen im Grünen, Arbeiten in der Stadt). Städtebaulich sind sie locker bebaut. Strukturell bestehen sie aus einem Konglomerat relativ homogener Inseln, die jeweils wenig miteinander zu tun haben. Suburbs entstanden bereits im späten 18. Jahrhundert mit der industriell bedingten Expansion der Städte. Diese Suburbs erscheinen uns aber heute als beschauliche Wohngebiete innerhalb der Großstädte. Wenn wir heute von suburbs sprechen, meinen wir einen Siedlungsraum, der für sein Entstehen die Massenproduktion von Pkw's und die Massenproduktion preiswerter Häuser benötigt. Beides wurde in den USA in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts realisiert. Zwei Namen sind in diesem Zusammenhang wichtig: Henry Ford und William Levitt.

Henry Ford – das ist allgemein bekannt – führte die Fließbandfertigung für Autos ein, reduzierte damit die Herstellungskosten rapide, und zahlte gleichzeitig gute Löhne, damit sich seine Arbeiter auch Autos leisten konnten. Das war der Beginn des „Autolandes Amerika“. Die große Depression nach 1929 bremste die Entwicklung zwar ab, doch spätestens in den 40er und 50er Jahren wurde das Auto in den USA endgültig zum Jedermann-Verkehrsmittel.

William Levitt war „Developer“, zu deutsch „Bauentwickler“. Er produzierte standardisierte preiswerte Einfamilienhäuser und entwickelte die Baugebiete gleich mit. Auf Long Island bei New York montierte er täglich bis zu 150 vorgefertigte Häuser, bis etwa 17.000 fast identische Vier-Raum-Eigenheime in Levittown standen. Levitt machte das Einfamilienhaus so billig, dass es preiswerter war als die Miete eines City-Appartments oder die Unterhaltskosten eines älteren Stadthauses. Hinzu kam, dass gleichzeitig in den USA die Kreditvergabebedingungen erleichtert und die Wohneigentumsbildung steuerlich sehr begünstigt wurde. Damit wurde das Abwandern aus der Großstadt ins Umland für breite Schichten der Bevölkerung erschwinglich. Die frühe Suburbanisierung war ein Oberschichtenphänomen gewesen. Seit den 40er und 50er Jahren wurde sie als Massenbewegung von Mittelschichten getragen.

Levittown mit endlos gleichen Häusern, mindestens zwei Autos vor jeder Haustür, bewohnt von weißen Mittelschichtfamilien - das ist der Inbegriff der amerikanischen suburb. Solche Siedlungsräume gibt es in Deutschland nicht. Unsere Umlandentwicklung war komplexer. Trotzdem haben wir die Begriffe „Suburbanisierung“ und „Suburbia“ übernommen, denn einige Ähnlichkeiten zur amerikanischen Entwicklung sind offensichtlich und der Unterschied zwischen jungen Siedlungen im Umland und dem Gestaltbild der alten Europäischen Stadt ist zweifelsohne krass.

2. Eine zweite Annäherung - Kontexte der Suburbanisierung in Deutschland

Auch in Deutschland gehen die Wurzeln der Urbanisierung des Großstadtlandes bzw. der Suburbanisierung weit ins letzte Jahrhundert zurück. Die Industrialisierung ließ im 19. Jh. die Städte in bis dahin ungekannter Weise wachsen und schuf Räume mit katastrophalen Lebensbedingungen. Bekannt sind die Reiseberichte von Friedrich ENGELS, der Mitte des 19. Jh. auf die katastrophalen Bedingungen der Arbeiterwohnsiedlungen in London und Manchester hinwies (vgl. Kasten). Ähnlich eindringlich sind auch Heinrich ZILLES Berliner 'Milljöh'-Schilderungen und Zeichnungen.

Alternative Siedlungsentwicklungen im Umland der großen Städte waren eine naheliegende Reaktion. Sie wurde zunächst von den reichen Oberschichten getragen, erfaßte dann aber immer breitere Bevölkerungsschichten. Verkehrstechnische Innovationen (zunächst Eisenbahnen, später Automobile) waren dabei die entscheidende Voraussetzung für eine bezahlbare und zeitsparende regionale Alltagsmobilität. Daneben war aber auch die politische, wissenschaftliche und kulturelle Großstadtkritik ein Motor für eine Urbanisierung des Umlandes. Dabei wurde gleichermaßen der Gedanke einer „anti-urbanen Umlandurbanisierung“ („Gartenstadt“) wie der einer „entdichteten Stadt am Stadtrand“ („Neues Bauen“; „Licht und Luft“; „Zeile“ statt „Block“) verfolgt.

Die entscheidenden technologischen Voraussetzungen und konzeptionellen Modelle für eine Verstädterung im Umland waren bis in die 30er Jahre geschaffen. Umfangreiche Suburbanisierungsprozesse blieben in Deutschland jedoch zunächst aus. Die Weltkriege und die Zwischenkriegszeit wirkten als „Wohlstandsbremse“.

Mit dem lang anhaltenden ökonomischen Aufschwung seit den 50er Jahren wurde jedoch ein breiter Wohlstand und damit die Voraussetzung für ein umfassendes Mobilitäts- und Wohnflächenwachstum geschaffen. Die zunehmenden finanziellen Spielräume waren eine Voraussetzung für den Anstieg der Wohnflächen/Kopf von rd. 15 qm im Jahre 1950 auf gegenwärtig fast 40 qm je Einwohner sowie eine Zunahme der Pkw-Dichte auf etwa 500 Pkw je 1.000 Einwohner.

Parallel zu dieser wohlstandsbedingten Suburbanisierung gab es auch ein politisches Bemühen, breite Bevölkerungsschichten an der Suburbanisierung partizipieren zu lassen. So wurde die Zentrenbildung

im suburbanen Raum (vielerorts „Neue Mitte“ genannt) in großem Maße mit den Mitteln des sozialen Wohnungsbaus angegangen.

Über Jahrzehnte wuchs die Bevölkerungszahl im Umland der großen Städte stetig, und seit Anfang der 60er Jahre ist eine ständige Verschiebung der Bevölkerungsgewichte zu Lasten der Kernstädte und zugunsten der hochverdichteten und verdichteten Umlandkreise zu registrieren. Je nach Abgrenzung entfällt auf das ‘Umland der großen Städte’ Westdeutschlands ein Anteil von 30% - 50% der Gesamtbevölkerung.

Man kann festhalten: In den vergangenen Jahrzehnten hat sich in Westdeutschland das Umland der Großstädte zu einer bedeutenden Siedlungskategorie mit eigenständigen Charakteristika entwickelt. Die Dichotomie Stadt-Land wurde aufgebrochen, und das Umland der Großstädte (Suburbia) ist zu einem neuen Typus Stadt geworden, der neben die alte kompakte Großstadt getreten ist.

3. Die theoretische Diskussion: Stadtutopien

Neben vielen konkreten Verbesserungen und konzeptionellen Bausteinen entstanden in der Zeit zwischen 1890 und 1950 auch drei umfassende Stadtutopien, die auch in Deutschland publiziert und rezipiert wurden.

- 1898 die Garden City (Gartenstadt) des Engländers Ebenezer HOWARD,
- 1922 die Ville Contemporaine (Stadt der Gegenwart) des Franko-Schweizers LE CORBUSIER und
- 1935 die Broadacre City (die Stadt ‘Weitland’) des Amerikaners Frank Lloyd WRIGHT

Diese Stadtutopien haben eine doppelte Rolle. Einerseits verstehen sie sich als stringente Gesamtkonzepte, die als Leitschnur für zukünftigen Städtebau dienen sollen. Andererseits bündeln sie jeweils bestimmte Denkströme ihrer Zeit. Hinter dem Plan und den Isometrien der neuen Stadt stehen immer auch spezielle Feindbilder, Gesellschaftskonzepte und Technikkontexte.

In Abbildung 1 findet sich eine Synopse dieser drei Stadtutopien. Im oberen Block der Synopse finden sich die Aussagen zu den Motiven, Zielen und Gesellschaftsentwürfen sowie wichtigen technologischen Anknüpfungspunkten. Die Stichworte umreißen das intellektuelle und gesellschaftspolitische Fundament, auf dem die Autoren stehen. Man muß es kennen, um ihre Stadtentwürfe zu verstehen, denn ihr Städtebau ist nicht nur kreative Architektur, sondern in Beton gegossene und Stein gewordene Gesellschaft.

Der zweite Block der Synopse zeigt die Lösungsmöglichkeiten, die Howard, Le Corbusier und Wright für Bodenfragen, Städtebau, Gebäudetypologie und viele funktionale Themen formuliert haben. Wenn die Stadtutopien über Bilder vermittelt werden, reduziert sich die Wahrnehmung zwangsläufig auf die

städtebaulichen Großformen und die Gebäudetypologie. Die Synopse zeigt aber, dass die Utopien wesentlich komplexer sind.

Abbildung 1: Synopse der Stadtutopien von HOWARD, LE CORBUSIER und WRIGHT

Garden City (1898) <i>Ebenezer Howard (1850-1928)</i>	Ville Contemporaine (1922) <i>Le Corbusier (1887-1965)</i>	Broadacre City (1935) <i>Frank Lloyd Wright (1869-1959)</i>
Motiv / Ziel / Gesellschaftsentwurf	Motiv / Ziel / Gesellschaftsentwurf	Motiv / Ziel / Gesellschaftsentwurf
<ul style="list-style-type: none"> o Entpolarisierung der Gesellschaft (=Brüderlichkeit u. Kooperation) o Bodenreform / soziale Gerechtigkeit (=keine Ausbeutung durch Grundeigentümer) o gesunde Alltagswelt (Soziales, Kultur, Umwelt) (Vorteile von Stadt und Land kombinieren) o Gegenentwurf zur englischen Großstadt des 19. Jh. (konkretes 'Feindbild': der 'Moloch' London) 	<ul style="list-style-type: none"> o Stadtentwicklung muß industriellem Fortschritt folgen ("a town is a tool") o Verknüpfung von Ästhetik und Fordismus (Geometrie = Wiederholung = Standard) o hierarchische Industriegesellschaft (Führungseliten und Arbeiterklasse) o technokratisch-autoritärer Staat (genialer Architekt als master planner) o Gegenentwurf zur kontinentaleuropäischen Großstadt des frühen 20. Jh. (konkretes 'Feindbild': die 'Korridorstraße') 	<ul style="list-style-type: none"> o Stadtentwicklung muß der individuellen Entfaltung dienen o Familie und Heimstatt als Lebensmittelpunkt o demokratische Gesellschaft = Gesellschaft von Grundeigentümern o Verknüpfung von Landleben und städtischem Leben o Gegenentwurf zur nordamerikanischen Großstadt des frühen 20. Jh. einschließlich ihrer suburbanen Vorstädte (konkretes 'Feindbild': Chicago)
Technologische Anknüpfungspunkte	Technologische Anknüpfungspunkte	Technologische Anknüpfungspunkte
<ul style="list-style-type: none"> o Eisenbahn (regionale Vernetzung) 	<ul style="list-style-type: none"> o industrielle Massenproduktion (Fordismus) o industrielles Bauen (erwartete Kostenreduktion) 	<ul style="list-style-type: none"> o Automobil (Dezentralisierungspotential) o Telefon (Dezentralisierungspotential)
Bodenreformkonzept / Grundeigentum	Bodenreformkonzept / Grundeigentum	Bodenreformkonzept / Grundeigentum
<ul style="list-style-type: none"> o Kooperative als Grundeigentümer der Stadt o Bewohner als Mieter bei ihrer Kooperative 	<ul style="list-style-type: none"> o kein privates Bodeneigentum (nichts darf den 'master planner' stören) 	<ul style="list-style-type: none"> o jede Familie als Grundeigentümer mit wenigstens 4.000 qm/Person
Siedlungsstruktur	Siedlungsstruktur	Siedlungsstruktur
<ul style="list-style-type: none"> o dezentral-kompakt o Städtenez (jeweils 32.000 bzw. 58.000 Ew.) 	<ul style="list-style-type: none"> o zentral-kompakt ('vertikale' Zentren, außen Gartenstädte) 	<ul style="list-style-type: none"> o dezentral-dispers (Einzelhäuser auf Grundstücken von mind. 1 ha)
Dominante Form für Wohngebäude	Dominante Form für Wohngebäude	Dominante Form für Wohngebäude
<ul style="list-style-type: none"> o low rising - medium density (Kleinhäuser auf kleinen Grundstücken) 	<ul style="list-style-type: none"> o high rising - high density Wohnblöcke (Wolkenkratzer nur für Büros) 	<ul style="list-style-type: none"> o low rising - low density (Haus als natürliches Element der Landschaft)
Öffentliches Grün	Öffentliches Grün	Öffentliches Grün
<ul style="list-style-type: none"> o in der Stadt: Central Park u. Grand Avenue o Landwirtschaftsgürtel um die Städte 	<ul style="list-style-type: none"> o durchgrünte Wohngebiete / Park o Grünzone um die Stadt (protected area) 	
Privates Grün	Privates Grün	Privates Grün
<ul style="list-style-type: none"> o Hausgärten 	<ul style="list-style-type: none"> o Balkone an Wohnblocks (hängende Gärten) 	<ul style="list-style-type: none"> o Grundstück als 'eigene Farm'
Verkehr	Verkehr	Verkehr
<ul style="list-style-type: none"> o innerörtlich: zu Fuß o regional: Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> o innerstädtisch: Aufzüge / zu Fuß o getrennte Ebenen für die Verkehrsträger o regional: Auto / Bahn o Bündelung der Verkehre im Zentrum 	<ul style="list-style-type: none"> o Auto für kurze und längere Wege o kreuzungsfreie Schnellstraßen o dezentrales System mit vielen Knoten
Landwirtschaft	Landwirtschaft	Landwirtschaft
<ul style="list-style-type: none"> o Landwirtschaftsgürtel um die Städte 		<ul style="list-style-type: none"> o part-time-farming auf eigenem Grund
Industrie	Industrie	Industrie
<ul style="list-style-type: none"> o Industriezone am Stadtrand, fußläufig erreichbar o erschlossen durch Kanal und Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> o räumlich getrennt von Wohnbebauung o erschlossen durch Kanal und Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> o Kleinindustrie, dezentral
Handel	Handel	Handel
<ul style="list-style-type: none"> o in der Mitte der Stadt (um den Zentralpark) o bevorzugt kleine Geschäfte 	<ul style="list-style-type: none"> o Erdgeschoßzonen der Hochhäuser in Verbindung mit Cafes und Restaurants 	<ul style="list-style-type: none"> o dezentrale Märkte an den Kreuzungen der Schnellstraßen in Verbindung mit Cabarets, Cafes und Restaurants
Büros	Büros	Büros
<ul style="list-style-type: none"> o in der Mitte der Stadt (um den Zentralpark) 	<ul style="list-style-type: none"> o 60-stöckige Hochhäuser im Zentrum 	<ul style="list-style-type: none"> o klein, dezentral
Öffentliche Gebäude	Öffentliche Gebäude	Öffentliche Gebäude
<ul style="list-style-type: none"> o in der Mitte der Stadt (um den Zentralpark) o repräsentativ 	<ul style="list-style-type: none"> o im Zentrum der City 	<ul style="list-style-type: none"> o dezentral o möglichst wenig und unscheinbar
Historische Einordnung	Historische Einordnung	Historische Einordnung
<ul style="list-style-type: none"> o Konzeption ca. 1890-1900 o öffentliche Vorstellung 1898 o Wichtige Bücher: "To-morrow: a Peaceful Path to Real Reform" (1898); neu aufgelegt als "Garden Cities of To-morrow" (1902) 	<ul style="list-style-type: none"> o Konzeption ca. 1915-1925 o öffentliche Vorstellung 1922 o Wichtige Bücher: "Urbanisme" (1925) "Oeuvre complète 1910-1929" (1930) "La ville radieuse" (1935) 	<ul style="list-style-type: none"> o Konzeption ca. 1929 - 1935 o öffentliche Vorstellung 1935 o Wichtige Bücher: "An Autobiography" (1932) "The Disappearing City" (1932) "When Democracy builds" (1945)

Entwurf: J. Aring (1998)

Obwohl die drei Stadtkonzeptionen wegen ihrer Radikalität nie als Ganzes realisiert wurden, haben sie die Stadtentwicklungsdiskussion der nachfolgenden Jahrzehnte direkt und indirekt mitbestimmt. Ihre

städtebaulichen Grundausrichtungen 'Metropole', 'moderate Dezentralisierung' und 'extreme Dezentralisierung' decken das ganze Spektrum möglicher Raumentwicklung ab und liefern für jeden Ansatz eine theoretische Begründung. So wurden im Laufe der Zeit Teile der Entwürfe aus dem jeweiligen komplexen Gesamtentwurf herausgelöst, modifiziert und gebaut.

4. Die aufgelöste Stadt – Die Gestaltung von „Suburbia“ als planerische Aufgabe

Eine im Vergleich zur Alten Stadt mit höherem individuellen Flächenbedarf und geringerer durchschnittlicher Dichte ausgeführte Umlandurbanisierung wirft verschiedene Probleme auf: Wo lokalisiert man die zentralörtlichen Einrichtungen, die in der Alten Stadt ihren natürlichen Standort in der Mitte am Punkt höchster Erreichbarkeit und symbolischer Zentralität hatten? Wie verhindert man, daß die Verzahnung von Siedlungsraum und Freiraum - ein hoher Wert Suburbias - durch ein Aufeinanderzuwuchern von Siedlungen zerstört wird? Wie verknüpft man verkehrstechnisch die alte dichte Stadt mit dem urbanisierten Umland? Und schließlich: Wie verhindert man eine Endlos-Urbanisierung?

Für die Planung in der Nachkriegszeit lag die Herausforderung darin, die unterschiedlichen und zum Teil widersprüchlichen konzeptionellen Ansätze und Argumente für die Siedlungsentwicklung im Umland der großen Städte in regionale Siedlungsstrukturmodelle zu überführen, die auch politisch tragfähig waren. Levittown wäre in Deutschland politisch undenkbar gewesen.

Die Formulierung eines 'städtebaulichen Kompromisses' zur Umlandurbanisierung erwies sich als relativ leicht. Trotz der scheinbar gegensätzlichen Modelle (vgl. Abbildung 1), an denen man sich orientierte, war es leicht diese zu integrieren, weil sie in der Adaption der Praxis auf ihren städtebaulichen Teil reduziert wurden und so als konzeptionelle Steinbrüche nutzbar waren. In den 50er und frühen 60er Jahren fand eine lebhafte Planungsdiskussion statt, die versuchte, Antworten auf die konkreten Herausforderungen von Wiederaufbau und wachsenden Städten zu finden:

- Im Jahre 1948 veröffentlichte REICHOW das Buch 'Organische Stadtbaukunst', das im Modell der organischen Stadtlandschaft bereits das Prinzip einer zersplitterten Umlandurbanisierung andeutet. Der Gedanke der organischen Stadtentwicklung wurde dann ein Jahrzehnt später mit dem Ziel des Verkehrsflusses kombiniert. Der Titel des Buches 'Die autogerechte Stadt' (REICHOW 1959) wird für einige Jahre zum Leitbild der Stadtentwicklung.
- 1957 publizierten GÖDERITZ, RAINER und HOFFMANN ihr Werk 'Die gegliederte und aufgelockerte Stadt'. Dieses Buch, das wegen seines Titels heute nach 40 Jahren Suburbanisierung und des Entstehens weiter, diffuser Stadtfelder manchmal als programmatischer Auftakt für diese Entwicklung verstanden wird, war allerdings kein Plädoyer für den 'sprawl'. Es forderte eine

Entdichtung im Kern der Städte und eine Verdichtung an den Rändern. Das Buch ist ein explizites Plädoyer für eine Stadtentwicklung mit Kleinhäusern und mittlerer Dichte.

- Ein weiterer wichtiger Markstein in der Diskussion wurde 1962 HILLEBRECHTS Regionalstadtmodell, das von ihm *'Schemaskizze zur Entwicklung einer neuen städtebaulichen Form der Stadtregion mit etwa 2 Mio. Einwohnern'* genannt wurde. Konzeptionell bricht es mit der anti-großstädtischen Grundeinstellung der Gartenstadt und der Einfamilienhaus-Suburbanisierung vom Typ Broadacre City. Statt dessen versucht es, Elemente der Großstadt in das Umland zu transponieren. 'Urbanität durch Dichte' ist ein Stichwort der 60er Jahre, mit dem auch der Weg für die 'Neuen Städte' und die Trabantensiedlungen bereitet wurde. „Hillebrechts Regionalstadtmodell ist das theoretische Grundmodell für die punkt-axialen Siedlungsstrukturkonzepte der 60er und 70er Jahre“.

Die Leistung der nachfolgenden Jahre bestand darin, die entwickelten und mehrheitsfähigen Modelle in rechtlich verbindliche Planungen zu gießen. Die 60er Jahre wurden zum 'Jahrzehnt der Regionalplanung'. Punkt-axiale Siedlungskonzepte gehören seither und bis in die Gegenwart zum Standardrepertoire der Ordnungsvorstellungen der Raumplanung.

Betrachtet man heute mit offenen Augen die Umlandräume der Großstädte, so findet man viele dieser konzeptionellen Elemente wieder. Aber nirgendwo sind die Konzepte in Reinform realisiert. Das Stadt-Umland ist komplexer. Die Suburbanisierung hat alte Kulturräume überformt, und diese alten Siedlungskerne sind vielfach belebend und attraktiv. Neben den großen konzeptionellen Entwürfen findet sich auch das „Klein-Klein“ unzähliger Einzelinvestitionen, die zwar rechtlich korrekt aber nicht in ein großes Konzept eingebunden sind. Alt und Neu, Geplant und Gewuchert finden sich in unmittelbarer Nachbarschaft und prägen zusammen das Erscheinungsbild der Umlandräume. Diese diffuse Komplexität wird oft beklagt, weil es an Ordnung und innerer Stimmigkeit mangelt. Auf der anderen Seite sind die Umlandräume der Großstädte weniger synthetisch und steril als oft angenommen wird. Sie haben eine erstaunliche Vielfalt und bieten damit auch vielfältige Anknüpfungspunkte für die Weiterentwicklung.

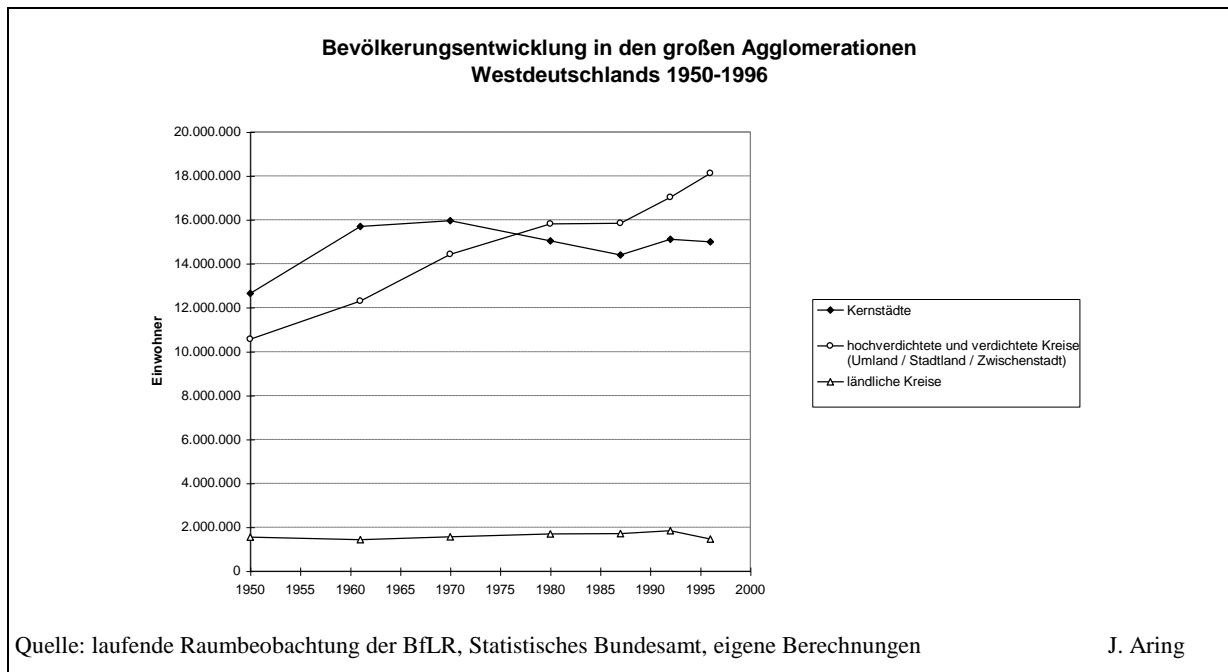
5. Von Suburbia zu Postsuburbia?

5.1 Ein neuer Wachstumsschub in den 90er Jahren

In den 80er Jahren schien der Prozeß der Suburbanisierung in Westdeutschland zum Stehen zu kommen. Angesichts der demographischen Entwicklung stagnierten die Bevölkerungszahlen im Umland. Der kontinuierliche Flächenhunger der Bewohner und der Betriebe hielt aber an. Nach dieser

ruhigeren Phase hat die Bevölkerungsentwicklung in den 90er Jahren erneut an Tempo zugelegt und wieder für einige Jahre annähernd die aus den 60er Jahren bekannten Steigerungsraten erreicht.

Abbildung 2: Expansion der Stadtregionen im Umland



Im Gegensatz zu früheren Wachstumsperioden streute in den 90er Jahren die Wohnsiedlungsentwicklung relativ gleichmäßig über die verschiedenen Kommunitypen in den Stadtregionen. Städtewachstum am Stadtrand, stadregionales Wachstum in der Peripherie und ein kleinteiliger Boom auf den Dörfern waren gleichzeitig zu beobachten. Eine systematische Konzentration des Wohnungsbaus auf Entwicklungsachsen, Siedlungsschwerpunkte oder Mittelstädte wurde bei der Wohnsiedlungsentwicklung nicht erreicht. Gebündelter erfolgte hingegen die gewerbliche Entwicklung. Auch hier lassen sich zwar deutlich Kernstadt-Umland-Suburbanisierungsprozesse beobachten, doch insgesamt konzentrierte sich die Entwicklung viel stärker auf vorhandene Zentren und Verkehrsachsen und -knoten.

5.2 Neue Qualitäten: Funktionale Anreicherung des Umlandes und Regionale Aktionsräume

Überlagert wird der quantitative Wachstumsschub aber durch qualitative Änderungen, die langfristig wahrscheinlich sehr bedeutend sind. Die Bevölkerungszuwächse im Umland gehen einher mit einer funktionalen Anreicherung und Differenzierung. In wachsender Zahl suchen Gewerbebetriebe, unterschiedliche Formen des Einzelhandels, Freizeit- und Kultureinrichtungen und selbst höhere Bildungsinstitute Standorte im Umland der großen Städte. Die funktionale Komplexität der Umlandräume nimmt eindeutig zu.

Gleichzeitig werden die Aktionsräume der Haushalte regionaler. Die Beispiele für ein 'regionales Leben' in den Stadtregionen sind zahlreich. Damit verändern sich auch die Verkehrsbeziehungen in den Stadtregionen. Neben die radialen Verkehrsströme zwischen Umland und Kernstadt treten zunehmend auch tangentielle Verkehrsbeziehungen im Umland. Es kommt zu einer netzartigen Verkehrsstruktur, geprägt durch Relationen zu und zwischen den sich immer stärker herausbildenden Nebenzentren sowie zwischen diesen und dem Hauptzentrum.

Im Zuge der zuvor skizzierten Entwicklungen lösen sich hierarchische Beziehungen und Abhängigkeiten zwischen den Kernstädten und den Umlandkommunen auf oder wandeln zumindest partiell ihren Charakter. In Anbetracht dessen stellt sich mancherorts die Frage, ob der Begriff 'Umland', der auf eine funktionale Beziehung zu einer Kernstadt verweist, überhaupt noch angemessen ist.

5.3 Zwei neue Begriffe: Zwischenstadt und Postsuburbia

Die Stadtentwicklungsdiskussion in Deutschland hat 1997 mit dem Buch 'Zwischenstadt' von Thomas SIEVERTS einen neuen Begriff erhalten, der die fachliche Aufmerksamkeit auf die aktuellen stadtreionalen Entwicklungsprozesse lenkt und zu einer kreativen und konstruktivem Haltung gegenüber diesem Phänomen aufruft. Zwischenstadt ist kein neues Etikett für das 'urbanisierte Großstadtumland' oder den 'urban sprawl'.

Zwischenstadt steht - so meine Interpretation - für urbanisierte Regionen, in denen sich die suburbanen Räume aus ihrer Abhängigkeit von der Ursprungstadt lösen und mit ihr ein neues Verhältnis von Wechselwirkungen eingehen. Kennzeichnend für die Entwicklungen in der Zwischenstadt ist einerseits eine Fortsetzung von traditionellen Stadtwachstumsprozessen im Zuge einer weiterhin hohen Flächennachfrage und andererseits einer wachsenden Differenzierung von Lebensstilen, regionalisierten Mobilitätsverhaltens und eines ökonomischen Strukturwandels im Zuge der 'Zweiten Moderne'.

Aus den USA stammt der Begriff „Postsuburbia“. Mit der Einführung dieses Begriffs wird auf die Feststellung reagiert, dass die Begriffstrios *'rural'*, *'urban'*, und *'suburban'* für die Raumcharakterisierungen in den Stadtregionen nicht mehr hinreichend sei. Als Ergänzung wurde u.a. der Begriff 'postsuburban' eingeführt, um den neuen, wichtiger werdenden Raumtyp zu charakterisieren, der vom Phänotyp an suburbane Räume erinnert, der aber funktional die Vielfalt einer Großstadt hat (vgl. Kasten). Postsuburbanisierung umfaßt neben der funktionalen Differenzierung und ökonomischen Veränderung in suburbanen Räumen auch erhebliche Diversifizierungen im Bereich der sozialen und kulturellen Vielfalt.

Exkurs: Postsuburbane Entwicklungen in den USA

In der US-amerikanischen wissenschaftlichen Diskussion finden sich Thesen zu einer Abkopplung des Umlandes von der Kernstadt und die Herausbildung einer neuen 'postsuburbanen' Siedlungskategorie. Wenn zu Anfang der 90er Jahre in den USA in den 'Außenstädten' der Metropolregionen 93% der Einzelhandelsumsätze getätigt wurden, 61% der metropolitanen Bevölkerung lebten, rd. 60% der privaten Büroflächen und je nach Region 50% - 70% aller Arbeitsplätze lokalisiert waren (HOLZNER 1996), dann gibt dies deutliche Hinweise auf einen strukturellen Wandel im ursprünglich funktional auf die Kernstadt bezogenen Umland. Die jüngeren Siedlungsentwicklungen bilden andere, neuartige, 'postsuburbane' Strukturen heraus.

Eine auffallende Entwicklung in den USA sind die sogenannten 'Edge-Cities', neue urbane Entwicklungen an den Kreuzungspunkten der highways im Außenraum der Stadtregionen, die mehr als 5 Mio Quadratfuß (464.500 qm) vermietbare Bürofläche¹, 600.000 Quadratfuß (55.7740 qm) Einkaufsfläche² und mehr Arbeitsplätze als 'Betten' zählen sowie von der Bevölkerung als Zentrum wahrgenommen werden und vor 30 Jahren nicht als komplexe City bestanden. GARREAU sieht in den Edge Cities einen neuen Typus von Stadt:

„These Edge Cities are not 'sub-urbs'. They are not sub-anything. The land out past the old downtowns is where the majority of Americans now live, work, shop, pray, socialize, play, and grow old. The area around Nintendo and Microsoft has all the functions that a city has ever had, for the 8,000 years we have been building cities. It is, functionally, a new kind of city, comparable to an old downtown in every way except form“ (GARREAU O.J.).

Diese Feststellung, es gebe zunehmend im Umland der großen Städte Bereiche, die „not sub-urbs“, „not sub-anything“ seien, zieht sich durch die jüngere Forschungsliteratur in den USA. KLING / OLIN / POSTER (1991 und 1995) publizierten eine Studie mit dem Titel 'Postsuburban California - The transformation of Orange County since World War II. FISHMAN (1990 und 1991) spricht von der 'new American City. Zwar unterscheiden sich die Terminologien und Begriffe, doch die Grundaussage stimmt überein: *Something new is appearing on the American landscape.*

5.4 Postsuburbia in Deutschland?

Die Entwicklung in Deutschland zeigt Parallelen zu den USA, aber sie ist keine Kopie. Wichtige Ursachen sind die Unterschiede im Umgang mit der Ressource Fläche, die unterschiedlichen Steuerungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand ('Edge Cities are not designed, they happen'; STERN im Interview bei WIEGANDT) und die insgesamt sehr unterschiedlichen quantitativen 'Spielmengen' (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in den Stadtregionen).

Ungeachtet dieser Unterschiedlichkeit wandeln sich die Stadtregionen in Westdeutschland in die gleiche Richtung. Dabei kann zum einen an vorindustrielle Siedlungsstrukturen mit dem dichten Netz an kleinen Städten angeknüpft werden. Die Umlandentwicklung in Deutschland vollzog sich nicht auf einer tabula rasa, sondern sie formte alte Kulturräume um. Diese alten Kleinstädte können Keimzellen und Zentren in einer postsuburbanen Raumstruktur werden. Desweiteren war der Suburbanisierungsprozeß in Deutschland keinesfalls homogen auf wohlhabende Mittelschichten

¹ Zum Vergleich: Der Messeturm in Frankfurt zählt etwa 82.000 qm BGF, davon 60.000 qm vermietete Büro- und Geschäftsfläche.

beschränkt, wie dies gern postuliert wird. Es gibt in den suburbanen Räumen durchaus eine soziale Differenzierung, die sich auch städtebaulich zeigt. Suburbanisierung in den deutschen Stadtregionen blieb keinesfalls auf das selbstgenutzte Einfamilienhaus beschränkt, sondern umfaßte auch andere Formen. Diese facettenreiche Ausgangssituation wird nun von jüngeren wirtschaftlichen Entwicklungen überlagert.

Besonders auffällig sind die Veränderungen im Raum Frankfurt. Dort ist seit den 80er Jahren ein neuer regionaler Ring von Bürostandorten entstanden, der sich jedoch mit seiner Nutzung durch unternehmensbezogene Dienste der Technik, EDV, Gebäudereinigung und Vertrieb in seiner Struktur deutlich von der auf internationale Finanzdienstleistungen und Unternehmensberatung spezialisierten City unterscheidet.

Bezeichnend ist, dass sich ein regionaler Büromarkt etabliert. Eschborn ist seit langem als Bürostadt vor den Toren Frankfurts etabliert. Den Rhein-Main-Flughafen kann man bereits als Flughafen-City bezeichnen. Bad Vilbel etabliert sich als weiteres Bürozentrum. Die Veränderungen vollziehen sich mal dynamisch, mal langsam in kleinen Schritten. Die Veränderungsrichtung erscheint jedoch eindeutig.

Räumlich verläuft die Büroentwicklung im Frankfurter Umland - mit Ausnahme des Rhein-Main-Flughafens – bisher relativ kleinteilig, sie knüpft viel stärker als in den USA an das bestehende Siedlungsmuster an. Funktional stellt die Entwicklung im Umland keine Konkurrenz oder einen Ersatz für die City dar, sondern eine räumliche Spezialisierung.

6. Auswirkungen auf die Kernstädte

Muß die hier skizzierte Entwicklung mit einem Kollaps der Kernstädte enden? Erleben wir in naher Zukunft den „Tod der Europäischen Stadt“? Ich halte das für zu pessimistisch. Für die deutschen Stadtregionen sehe ich keine Abkopplung des Umlandes von der Kernstadt, wie dies in den USA zum Teil zu beobachten ist. Ich sehe kein Umland, das auf absehbare Zeit ohne Kernstadt lebensfähig ist. In den neuen Stadtfeldern bleibt ihre zentrale Lage im Raum der Vorteil der Kernstädte. Sie sind die Knoten in Regional- und Fernbahnsystemen, und sie haben einen ‘historischen Zentralitätsvorsprung’. Sie prägen das Image der Region. Die Region Rhein-Main wird außen über Frankfurt wahrgenommen und nicht über Eschborn.

Andererseits ist es bisher nicht gesichert, dass die Kernstädte ökonomisch lebensfähig bleiben, wenn Finanzierungssysteme nicht geändert und komplementäre regionale Selbstverwaltungsstrukturen nicht entwickelt werden. Offensichtlich verändern sich gewohnte funktionale Beziehungen zwischen

² Zum Vergleich: Das CentrO in Oberhausen zählt etwa 70.000 qm Verkaufsfläche, auf denen rd. 200 Geschäfte angesiedelt sind.

Kernstadt und Umland, je weniger Umlandkommunen auf eine Rolle als 'Schlafstadt' fokussiert sind. Kernstadt und Umland gehen ein neues Verhältnis von Wechselwirkungen ein. Diese neuen Rollen von Kernstadt und Umland in verflochtenen Stadtregionen sind für die betroffenen Kommunen bzw. ihre Politiker neu. Die Rollen müssen gesucht, definiert und erlernt werden. Das erfordert auch, alte Rollenverständnisse und darauf aufbauende Verhaltensweisen zu ändern. Im Zuge der jüngeren Diskussionen um die Institutionalisierung eines regional-kommunalen Handelns in Stadtregionen (Region Hannover, Region Stuttgart, Region Frankfurt) spielt dieser Rollenfindungsprozess eine zentrale Rolle.

7. Zusammenfassung und Fazit

Stadtregionen sind inzwischen weiträumig vermaschte Räume, die sich über eine Vielzahl politischer Kommunen erstrecken. Sie umfassen alte überformte Stadt- und Dorfkerne, gründerzeitliche Stadträume sowie urbane und antiurbane Siedlungen gemäß den Leitbildern des 20. Jahrhunderts. In den Räumen findet sich der Niederschlag regionalplanerischer punkt-axialer Konzepte und gleichzeitig flächiger Erschließung. Es finden sich Raumentwicklungen, die auf politische Beschlüsse zurückgehen und andere, die weitgehend den Verwertungsbedingungen des privaten Kapitals folgen.

In diesen Räumen sind die Umlandkommunen längst nicht mehr auf eine suburbane Wohnfunktion reduziert. Sie haben eine funktionale Anreicherung erfahren, die ihre soziale Struktur sowie das Arbeitsplatz-, Einzelhandels-, Freizeit-, Bildungs- und Kulturangebot betrifft. Solche Entwicklungen sind weniger sichtbar als in den Kernstädten, weil sie in den Stadtfeldern über weite Räume streuen. Aber sie existieren. Gleichzeitig werden in diesen Räumen die Aktionsräume der Haushalte regionaler.

'Stadt' und 'Land' haben in den Großstadtregionen nach einem hundertfünfzigjährigen Urbanisierungsprozess ihren kategorienbildenden Wert verloren. Zunächst ist Suburbia als neue Kategorie neben Stadt und Land getreten und inzwischen scheint – sozusagen als zusätzliche Reifestufe – „Postsuburbia“ ein weiterer neuer Raumtypus zu werden. Kennzeichnend für postsuburbane Räume ist ihre soziale und funktionale Ausdifferenzierung (Arbeitsplätze, Handel, Kultur, Freizeit) und die Herausbildung eines neuen Beziehungsverhältnisses zur Kernstadt.

Man kann vermuten, daß zwar die Richtung des Wandels einheitlich ist, nicht jedoch das Tempo. Das Ausmaß des Wandels hängt wahrscheinlich ab von Wirtschaftsstrukturen, ökonomischer Dynamik und der raumstrukturellen Ausgangssituation. Vor diesem Hintergrund kann man den Wandel als lebenszyklischen Prozeß darstellen. Der Wandel ist keine breite Welle, die gleichmäßig über alle Stadtregionen schwappt, sondern ein zeitversetzter Prozeß. Noch längst sind nicht alle Umlandkreise in Deutschland im Stadium einer reifen Suburbanisierung oder gar Postsuburbanisierung angekommen.

In den Räumen, in denen sich postsuburbane Strukturen herausbilden, sind die Herausforderungen an die Politik jedoch groß. Erstens muß das Rollenverhältnis von Kernstadt und Umlandkommunen neu definiert werden. Und zweitens müssen neue institutionelle Strukturen herausgebildet werden, mit denen sich eine Region angemessen verwalten und gestalten läßt. Wie so etwas möglicherweise aussieht, kann man hier in der Region Hannover gegenwärtig gut studieren.