

Stadtentwicklung im Zeichen von „Auflösung“ und Nachhaltigkeit

Markus Hesse
Stefan Schmitz

1 Die Entwicklung der Stadtregionen in Deutschland

Die neuere Geschichte der europäischen Stadt ist die Geschichte der Ausdehnung über ihre historischen Grenzen, beispielsweise über die mittelalterliche Stadtmauer. Spätestens seit Urbanisierung und Industrialisierung in einem gemeinsamen Kontext stehen und sich gegenseitig vorangetrieben haben, dominieren die Prozesse der räumlichen Ausdehnung gegenüber den Phasen der Stagnation und Schrumpfung.

Es ist trivial zu betonen, daß diesen Prozessen eine gesellschaftliche Dimension unterliegt: Was in der Frühphase der Industrialisierung einer wohlhabenden Minderheit vorbehalten blieb, entwickelte sich im Laufe dieses Jahrhunderts schrittweise zum Massenphänomen – der Fortzug aus der Stadt. In einer Zeit, in der die meisten Pendler zwischen Wohnort und Arbeitsstätte noch auf U-Bahnen, Straßenbahnen und Vorortzüge angewiesen waren, dehnten sich die Städte hauptsächlich entlang sternförmig ausstrahlender Achsen aus, die durch die Linienführung der öffentlichen Verkehrsmittel vorgegeben waren. Großstädte wie Berlin liefern hierfür eindrucksvolle historische Beispiele. Je mehr Menschen sich jedoch ein eigenes Auto leisten konnten, umso mehr lösten sich die Siedlungserweiterungen von den Vorgaben der radialen Schienenstränge. In den USA, wo bereits vor dem Zweiten Weltkrieg fast jeder vierte Einwohner ein eigenes Kraftfahrzeug besaß, setzte die flächenhafte Ausdehnung der Städte ins Umland schon erheblich früher ein als in Europa, wo die Stadt-Umland-Wanderung der Wohnbevölkerung im großen Stil erst Ende der 50er Jahre begann.

Die Ursachen dieser Entwicklung sind weitgehend unstrittig. Wohlstandswachstum und Massenmotorisierung schufen die Voraussetzung für das Verlassen der Stadt mit ihren beengten Wohn- und Lebensverhältnissen und die Hinwendung zum Stadtumland mit seinen allseits bekannten Vorzügen: mehr Licht und Luft, mehr Ruhe und Raum. Und abgesehen davon, daß vor allem die geringeren Bodenpreise für das Umland sprachen, wäre es allein vom quantitativen Ausmaß her unmöglich ge-

wesen, die gewachsenen Wohnflächen innerhalb der „alten“ Stadtgebiete unterzubringen. Lag die Wohnfläche je Einwohner in Westdeutschland 1950 noch bei 14 m² und 1960 bei 19 m², so stieg sie bis 1995 auf 37,9 m² an. (Ostdeutschland: 32,4 m², Deutschland gesamt: 36,7 m²). Dabei wurde und wird das gesellschaftliche Leitbild vom Wohnen im Grünen staatlicherseits ideell und materiell erheblich gefördert. Dies reicht etwa von der steuerlichen Eigentumsförderung über die Bereitstellung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur bis hin zur Subventionierung der Erschließung neuer Wohngebiete.

Die Ausdehnung der Stadtregionen in Deutschland sowie die Verschiebung der Gewichte zwischen den Kernstädten und ihrem Umland lassen sich für die letzten Jahrzehnte anhand der Statistik nachzeichnen. Betrachtet man die alten Bundesländer, dann fällt auf, daß im Laufe der letzten fünfzig Jahre der Anteil der Bevölkerung, der in den großen Verdichtungsräumen wie z.B. Rhein-Ruhr, Rhein-Main oder den Großräumen Hamburg, Stuttgart oder München lebt, mit knapp unter 55 % nahezu konstant geblieben ist. Ein deutliches Bevölkerungswachstum insgesamt sowie die Stadt-Land- und die Nord-Süd-Gegensätze als Wandermotoren haben also vergleichsweise wenig an den großräumigen Verteilungsmustern der Bevölkerung ändern können.²

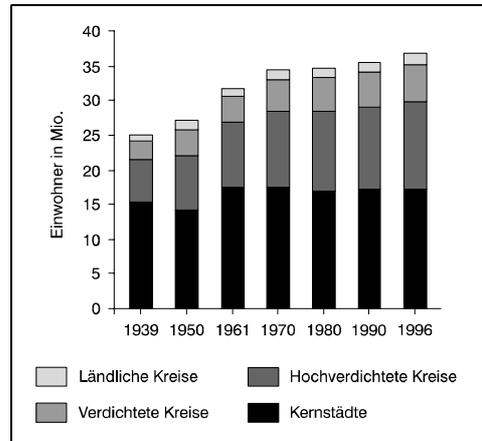
Die eigentlichen Veränderungen der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur der Nachkriegszeit ereigneten sich nicht etwa im Verhältnis der verschiedenen Großräume zueinander, sondern innerhalb der einzelnen Stadtregionen (siehe Abb. 1). In den Jahren des Wiederaufbaus wuchs zunächst die Bevölkerung sowohl in den Kernstädten als auch in den Umlandgemeinden. Es begann die Ausdehnung der Stadtregionen an den Rändern, jedoch zunächst nicht auf Kosten des Kerns. Diese Situation änderte sich ca. Anfang der 70er Jahre, als die Bevölkerungszahlen der Gesamtregionen langsam stagnierten und viele Kernstädte etwa in dem Maße „schrumpften“, in dem die Umlandgemeinden weiter an Bevölkerung zunahmen.

„Im Werdegang der modernen Stadt lassen sich drei Phasen räumlicher Ausdehnung unterscheiden: die klassische Urbanisierung, das heisst das Anwachsen der Kernstadt zu Lasten des Umlandes, die Suburbanisierung, das heisst die Ausweitung der Siedlungsgrenzen in das nähere Umland (Agglomerationsbildung), und die Desurbanisierung oder Entstädterung, das heisst die Einbindung der ferneren Umgebung in den urbanen Zusammenhang bei gleichzeitiger Abkopplung wichtiger Komponenten des urbanen Lebens von der traditionellen Verdädterung. Begleitet wird dieser Prozess massenweisen Wachstums von der funktionalen Ausdifferenzierung des städtischen Gefüges und dessen einzelnen Komponenten, den Bautypen.“¹

Dr. Markus Hesse
Institut für Regionalentwicklung
und Strukturplanung
Flakenstraße 28-31
15537 Erkner bei Berlin

Dr. Stefan Schmitz
Wissenschaftlicher Oberrat
Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung
Am Michaelshof 8
53177 Bonn

Abbildung 1
Bevölkerungsentwicklung in den Agglomerati-
onen Westdeutschlands 1939 bis 1996



Quelle: Laufende Raumbearbeitung des BBR

Seit den 80er Jahren, vor allem aber seit 1990 nimmt die Bevölkerung in den alten Bundesländern durch Zuzug ausländischer Bevölkerung und Umzüge aus Ostdeutschland wieder deutlich zu. In diesem Prozeß der massiven Zuwanderung können die Kernstädte, deren natürlicher Bevölkerungssaldo stark negativ ist, ihre Bevölkerungszahlen etwa konstant halten. Tatsächlich gelingt es vielen Städten, ihre Attraktivität als Wohnort in einzelnen Stadtteilen zu verbessern. Geänderte Wohnumfeld- und Lebensstilpräferenzen einzelner Bevölkerungsgruppen mit Sinn für „neue Urbanität“ kommen ihnen dabei entgegen.

Aus diesem Phänomen auf eine Reurbanisierung im Sinne einer allgemeinen Zurückwanderung in die Stadt zu schließen, wäre jedoch verfehlt.³ Denn nach wie vor ist der Fortzug der deutschen Bevölkerung aus der Stadt ins Umland, vor allem der Familien mit Kindern, erheblich. Im Zuge der fortschreitenden Segregation werden damit verschiedene Teilräume der Stadt schleichend zum Wohnort für Singles, zum Ausländerghetto und zum Auffangbecken für soziale Probleme.

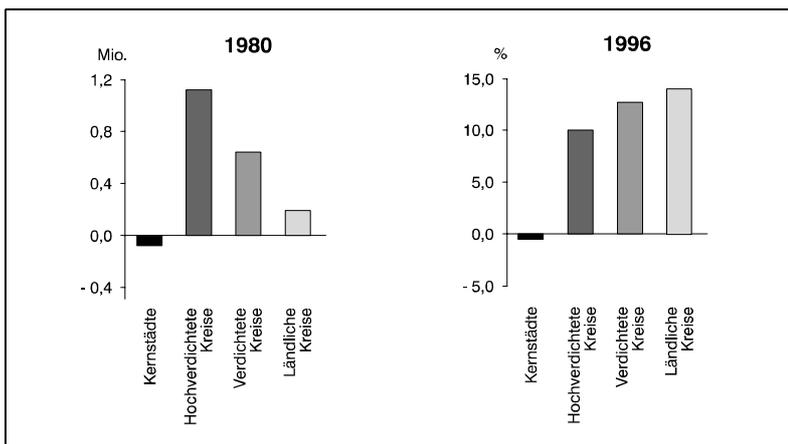
Während die Kernstädte ihre Einwohnerzahlen etwa konstant halten, boomen die Umlandgemeinden, schreitet die Suburbanisierung unvermindert fort.

Hierbei verdienen zwei Tendenzen besondere Aufmerksamkeit:

Erstens verlagern sich die Gravitationszentren der Verstädterung immer weiter nach außen, erfassen immer weitere „ländliche“ Gebiete (siehe Abb. 2). „Gewinner“ der Entwicklung sind nicht mehr nur die hochverdichteten Kreise im unmittelbaren Umland der Kernstädte wie etwa – im Beispiel der Stadtregion München – die Kreise München Land und Fürstenfeldbruck, sondern auch die verdichteten Kreise (Starnberg, Ebersberg, Freising und Dachau) und die ländlichen Kreise (Landsberg am Lech, Erding).

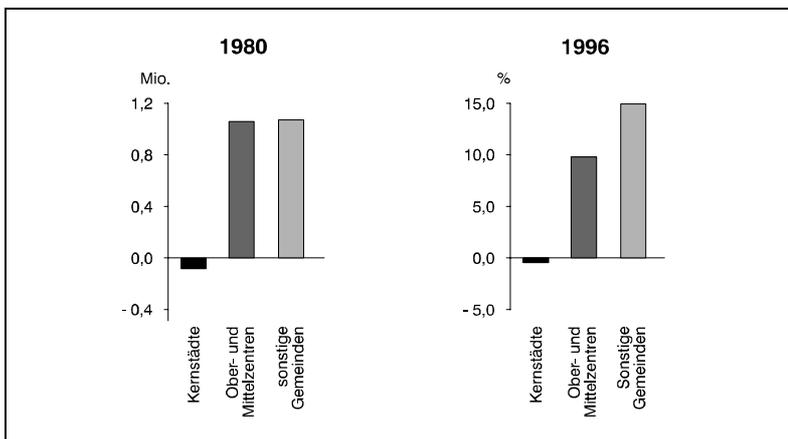
Zweitens werden Bautätigkeit und Bevölkerungswachstum in den Stadtregionen immer disperser. Gerade diejenigen Umlandgemeinden, die ohne zentralörtliche Bedeutung sind und daher nach den gängigen planerischen Leitvorstellungen von einer Entwicklung freigehalten werden sollen, verzeichnen mittlerweile die größte Dynamik (siehe Abb. 3).

Abbildung 2
Bevölkerungsentwicklung in den Agglomerationen der alten Länder zwischen 1980 und 1996 (absolut und relativ, differenziert nach Kreistypen)



Quelle: Laufende Raumbearbeitung des BBR

Abbildung 3
Bevölkerungsentwicklung in den Agglomerationen der alten Länder zwischen 1980 und 1996 (absolut und relativ, differenziert nach Gemeindetypen)



Quelle: Laufende Raumbearbeitung des BBR, eigene Berechnung

2 Neue Formen der Urbanisierung

Lange Zeit wurde das Phänomen der Suburbanisierung mehr oder weniger gleichgesetzt mit der Stadt-Umland-Wanderung der Wohnbevölkerung. Im Schatten des Fortzugs der Bevölkerung aus den Städten vollzog sich – mit zeitlicher Verzögerung – die Suburbanisierung der Arbeitsplätze zunächst fast unbeachtet. Auf der einen Seite handelt es sich hierbei um die haushaltsorientierten Dienstleistungen, von sozialen und medizinischen Einrichtungen bis zum kleinflächigen, den kurzfristigen Bedarf deckenden Einzelhandel. Bei der Suche nach Kundennähe siedeln sich diese Einrichtungen natürlicherweise dort an, wo die Bevölkerung wächst. Auf der anderen Seite handelt es sich jedoch um eine „eigenständige“ Suburbanisierung solcher Arbeitsplätze, die nicht auf die unmittelbare Nähe zur Bevölkerung angewiesen sind. Am Beispiel der Stadtregion Bremen wurde aufgezeigt, daß zwischen 1970 und 1987 die „haushaltsorientierte“ und die „eigenständige“ Suburbanisierung der Arbeitsplätze jeweils gleiche Größenordnungen aufweisen.⁴

Als Ergebnis dieser Entwicklungen zeigen nicht nur die Bevölkerungszahlen, sondern auch die Arbeitsplatz- und Flächenstatistiken in der „Peripherie“ der Agglomerationsräume eine erstaunliche Dynamik (siehe Tab. 1). Während die Kernstädte der Agglomerationsräume zwischen 1980 und 1996 sogar einen Rückgang an Arbeitsplätzen hinnehmen mußten, verzeichneten die als „verdichtet“ und „ländlich“ bezeichneten Umlandkreise die größten Zuwächse. Die gestiegene Nachfrage nach Standorten für Wohnungen und Gewerbe im suburbanen Raum drückt sich dort schließlich auch in einer forcierten Umwandlung von Freiflä-

chen in Siedlungs- und Verkehrsflächen aus. Ebenso wie die Stadt-Umland-Wanderung der Bevölkerung löst sich auch die Suburbanisierung der Arbeitsplätze schleichend von dem raumstrukturellen Leitbild, nach dem die Entwicklung auf Schwerpunkorte mit zentralörtlicher Bedeutung konzentriert werden sollte (siehe Tab. 2).

In jüngster Zeit verstärken verschiedene technologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen den ohnehin massiven regionalen Trend zur Dezentralisierung von Produktion und Dienstleistungen. Jenseits der bekannten Prozesse der Stadt-Umland-Wanderung werden neue Formen der Urbanisierung sichtbar, die die alte Polarität von Zentrum und Peripherie, von Kernstadt und Umland als hinfällig erscheinen lassen.

Schon seit längerem bevorzugen viele Industriebetriebe bei Verlagerung und Neuan siedlung das Umland der Städte. Entscheidungsbestimmend war hierfür nicht nur die häufige Unverträglichkeit mit der Wohnfunktion. Ein weiteres wichtiges Argument war die Verfügbarkeit ausreichender, geeigneter und preisgünstiger Flächen, auch zur Gewährleistung der langfristigen Entwicklungsfähigkeit des Betriebes. Schließlich machte auch die wachsende Bedeutung des Straßengüterverkehrs die Stadtrandlagen mit ihrer guten Anbindung an das örtliche und überörtliche Straßennetz für das produzierende Gewerbe immer attraktiver.

Moderne Informationstechnologien haben in den letzten Jahren weitreichende Prozeß- und Organisationsinnovationen ermöglicht, den gesamten Produktionsprozeß enorm beschleunigt und gleichzeitig die Bedeutung der Logistik erhöht. Die betriebliche und räumliche Aufspaltung des Pro-

(1) Redaktionelles Editorial der Zeitschrift „Werk, Bauen+ Wohnen“, Ausgabe 11/1997, S. 2

(2) Vgl. Aring, Jürgen: Die Stadtregionen expandieren – Vier Thesen zur Aktuellen Entwicklung. In: BMBau, empirica (Hrsg.): Die Zukunft der Stadtregionen. Dokumentation eines Kongresses in Hannover am 22. und 23. Oktober 1997. – Bonn 1998

(3) Vgl. z.B. Bahrenberg, Gerhard: Suburbanisierung – Auflösung der Stadt in der Region? In: Krämer-Badoni, Thomas; Petrowsky, Werner (Hrsg.): Das Verschwinden der Städte. Dokumentation des 16. Bremer Wissenschaftsforums der Universität Bremen 14.–16. November 1996, S. 13–25

(4) Vgl. Bahrenberg (1997)

Tabelle 1
Bevölkerung, Beschäftigte sowie Siedlungs- und Verkehrsfläche in den Agglomerationen Westdeutschlands 1996, 1995 bzw. 1993 und Veränderung gegenüber 1980 (differenziert nach Kreistypen)

	Bevölkerung		Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte		Siedlungs- und Verkehrsfläche	
	1996 in 1 000	Veränderung zu 1980 in %	1995 in 1 000	Veränderung zu 1980 in %	1993 in ha	Veränderung zu 1980 in %
Kernstädte	14 992,5	-0,5	6 694,3	-4,3	404 900	11,0
Hochverdichtete Kreise	12 657,0	10,0	3 679,0	11,6	483 132	18,1
Verdichtete Kreise	5 467,3	12,6	1 449,9	19,7	312 283	23,2
Ländliche Kreise	1 459,3	13,9	363,4	18,3	124 272	16,8
Agglomerationen insg.	34 476,0	5,7	12 186,6	3,2	1 324 588	16,8

Tabelle 2

Bevölkerung, Beschäftigte sowie Siedlungs- und Verkehrsfläche in den Agglomerationen Westdeutschlands 1996 und Veränderung gegenüber 1980 (differenziert nach Gemeindetypen, ohne Berlin-West)

	Bevölkerung		Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte		Siedlungs- und Verkehrsfläche	
	1996 in 1 000	Veränderung zu 1980 in %	1995 in 1 000	Veränderung zu 1980 in %	1993 in ha	Veränderung zu 1980 in %
Kernstädte	14 992,5	-0,5	6 773,2	-3,2	365 201	11,3
Ober- und Mittelzentren	11 585,3	9,8	3 803,9	10,7	445 143	15,9
Sonstige Gemeinden	7 998,2	14,9	1 733,3	25,6	440 080	15,8
Agglomerationen insg.	34 576,0	6,1	12 310,4	4,2	1 250 424	14,5

Quelle: Laufende Raumbbeobachtung des BBR, eigene Berechnungen

duktionsprozesses hat tendenziell die Flächennachfrage erhöht. Je mehr die Kernstädte angesichts der Vielzahl der Flächenbedürfnisse bei der Bereitstellung neuer Standorte an ihre Grenzen stoßen und je mehr der zunehmende Straßenverkehr sich im Kern der Verdichtungsräume selbst behindert, umso mehr zieht es – als eigen-dynamischer Prozeß (siehe Abb. 4) – die wirtschaftlichen Aktivitäten an den Ballungsrand. Dort sind nach wie vor gewerbliche Bauflächen und Parkplätze ausreichend vorhanden, dort ist die verkehrliche Anbindung gut und die Stauwahrscheinlichkeit noch gering. Und vor dem Hintergrund zunehmender, ebenfalls technisch ermöglichter Internationalisierung der Wirtschaft sind interregionale und interkommunale Konkurrenz um Arbeitsplätze und Steuereinnahmen so angewachsen, daß eine planerische Steuerung oder gar Eindämmung dieser räumlichen Entwicklung äußerst kraftlos erscheint.⁵

Aber nicht nur das produzierende Gewerbe, sondern auch der Einzelhandel und die relativ junge „Freizeitindustrie“ haben das Umland der Städte mit seiner günstigen Flächenausstattung „entdeckt“. Vor allem in den letzten Jahren sind hier viele Großeinrichtungen auf der sogenannten grünen Wiese entstanden, die nicht mehr nahbereichsorientiert sind, sondern Kundenströme aus der gesamten Stadtregion auf sich ziehen. Prototypisch für diese Entwicklung sind schon längst nicht mehr nur die großen Shopping-Malls in den USA, sondern auch die tiefgreifend rationalisierte Handelslandschaft in Europa, wie sie etwa in Frankreich oder Großbritannien entstanden ist: „In den 80er Jahren wurde im nicht-historischen England ein neues Stadtnetz gebaut, nur daß es nicht so genannt wurde.

(...) Außerhalb der alten Städte und Großstädte schossen an 200 Ausfahrten einer 2 500 Kilometer langen Autobahn 1 000 neue Geschäftskomplexe ohne jeden Bezug zum urbanen Kontext oder zur Geschichte aus dem Boden. Geplant wurden mehr als 100 Einkaufszentren außerhalb der Stadt, nicht weniger als neun am Londoner Autobahnring M 25. Dieser neue abstrakte Urbanismus der Handelsstraßen (...) wurde von den Architekturkritikern und Stadtplanern ignoriert. Wirtschaftlich hat er jedoch schon mehr Bedeutung als die ganze kunst-ästhetische Bautätigkeit des letzten halben Jahrhunderts. Er hat die ganze Lagerhaltung, den Vertrieb und den Einzelhandel aus den Städten herausgenommen.“⁶

Die Ausweitung der Verkaufsflächen im Einzelhandel erklärt sich nicht zuletzt durch ausdifferenzierte Kundenwünsche und eine entsprechend breit angelegte Angebotspalette. Die heutige Produktvielfalt, ermöglicht durch die flexibilisierten Produktionsformen, bedient die verschiedenen Käuferschichten mit ihren differenzierten Konsum- und Lebensstilen. Parallel zur Ausweitung der Verkaufsflächen ist eine ausgeprägte räumliche Konzentration des Angebots zu beobachten, das heißt eine Reduzierung der Zahl verschiedener Angebotsstandorte. Das Ausmaß dieser Konzentration und die Bildung von Großkomplexen sind nicht allein durch die Ausschöpfung skalenökonomischer Vorteile erklärbar, sondern korrespondieren mit den Wünschen der Verbraucher, für den eine breite Marktorientierung, vor allem aber der „Erlebniswert“ des Einkaufs eine immer größere Rolle spielt.⁷

Wahlfreiheit bedeutet aber nicht nur, daß Waren und Dienstleistungen innerhalb eines Typs konkurrieren. Ein wesentliches

(5) Hinter dieser Entwicklung verbergen sich interessante Analogien zwischen Siedlungsentwicklung und Wirtschaftsentwicklung. So wie die an den Standorten der Rohstoffe konzentriert verlaufende Industrialisierung im 19. Jahrhundert ein entscheidendes Movers der Verstärkerung darstellte und „städtefüllend“ wirkte (W. Sombart), so trägt der ökonomisch-technische Strukturwandel heute zur Sub- und Desurbanisierung bei – und zwar in viel stärkerem Umfang als Ende des 19./Anfang des 20. Jahrhunderts, als der Auszug der Industrie aus der Kernstadt begann. Der tendenziellen „Auflösung“ der Stadt entspricht gewissermaßen die reale Auflösung der Fabrik in flexible Produktionseinheiten und Netzwerke.

(6) Pawley, Martin: Die Redundanz des urbanen Raumes. In: Meurer, B. (Hrsg.): Die Zukunft des Raumes. The Future of Space. Bd. 1 der Schriftenreihe des Laboratoriums der Zivilisation – Akademie Deutscher Werkbund, S. 37–57. – Darmstadt 1994

(7) Vgl. den Beitrag von Ulrich Hatzfeld und Wolfgang Roters in diesem Heft.

keit), sondern auch die Ökonomie der Zeit (Flexibilität, Erreichbarkeit und Schnelligkeit), die für viele Unternehmen als Standortkriterium zum Tragen kommt und den Stadtrandlagen Vorteile verschafft. Besonders nachgefragt werden dabei Standorte an Autobahnkreuzen und ähnlichen Verkehrsknotenpunkten.¹⁰ Jüngster Trend und Ausdruck der Wertschätzung schneller und flexibler Raumüberwindung ist die Standortgunst im unmittelbaren Umfeld von Flughäfen.

Neben der zunehmenden Technisierung bestimmen – damit durchaus im Zusammenhang – vor allem die Globalisierung wirtschaftlicher Verflechtungen einerseits und die fortschreitende Individualisierung der Gesellschaft andererseits die stadtreregionale Entwicklung. Als räumlicher Ausdruck dieser Veränderungen wird zunehmend eine Fragmentierung der Stadt durch die Profilierung hochselektiver Raumnutzungen beobachtet. Verschiedene theoretische Diskurse zur Stadtentwicklung glauben daher in jüngster Zeit eine nicht nur graduelle Weiterentwicklung, sondern eine prinzipielle Transformation des Städtischen auszumachen.¹¹ In der Begrifflichkeit dieser Diskurse wandelt sich die „Stadt der Moderne“ – je nach Perspektive – zur „Stadt der Postmoderne“ oder aber zur

„Stadt der Zweiten Moderne“.¹² Die zu beobachtende Veränderung der räumlichen Struktur der Städte ist hierbei lediglich der sichtbare Ausdruck, der Spiegel eines vielschichtigen wirtschaftlichen, politischen, sozialen und kulturellen Prozesses.

Die ausführlichsten Versuche zur Interpretation der beobachteten Veränderung der Städte kamen zunächst aus den USA, was vor dem Hintergrund des dortigen Ausmaßes des Wandels und des damit einhergehenden Problemdrucks verständlich ist. So hat etwa Edward Soja anhand von Los Angeles, dessen Entwicklung in vielerlei Hinsicht sicherlich einen Extremfall darstellt, sechs verschiedene Aspekte „postmoderner Urbanisierung“ identifiziert:¹³

- Den Übergang von starren „fordistischen“ zu flexiblen Produktions- und Organisationsformen: Im Zuge dieses Übergangs kommt es zu einer teilweisen „Deindustrialisierung“ der Kernstadt und einer „Neuindustrialisierung“ durch meist kleine und mittlere Unternehmen in den Vorstädten, was zur „Urbanisierung“ dieser Vorstädte führt.
- Durch Internationalisierungsprozesse bildet sich ein globales System von „Weltstädten“, sogenannten global cities.

(10)
Vgl. Hesse, Markus: Raumentwicklung und Logistik. Zwischen „space of flows“ und Zielen der Nachhaltigkeit. In: Raumforschung und Raumordnung 2/3.98

(11)
Vgl. z.B.: Neitzke, P.; Wustlich, R.: Zentrum versus Peripherie? Die Konkurrenz der Gesellschaft auf dem Boden der Stadt. In: Neitzke, P.; Steckeweh, K.; Wustlich, R.: Centrum Jahrbuch Architektur und Stadt 1997/1998, S. 25–27; Prigge, W. (Hrsg.): Peripherie ist überall. – Frankfurt a.M., New York 1998 (= Edition Bauhaus, Band 1); Fishman, R.: Die neue Stadt des 20. Jahrhunderts: Raum, Zeit und Sprawl. The New City of the Twentieth Century: Space, Time and Sprawl. In: Bernd Meurer (Hrsg.): Die Zukunft des Raums. The Future of Space. – Frankfurt a.M., New York 1994, S. 91–105

(12)
Vgl. den Beitrag von Thomas Sieverts in diesem Heft.

(13)
Vgl. Edward W. Soja: Postmodern Urbanization. The Six Restructurings of Los Angeles. In: S. Watson, K. Gibson (eds.): Postmodern Cities and Spaces. Oxford 1995; ders.: Postmoderne Urbanisierungen. Die sechs Restrukturierungen von Los Angeles. In: Fuchs, G.; Moltmann, B.; Prigge, W. (Hrsg.): Mythos Metropole. – Frankfurt am Main 1995

Tabelle 3
Kurzcharakterisierung des Wandels von der Stadt der Moderne zur Stadt der Postmoderne

	Die Stadt der Moderne	Die Stadt der Postmoderne
Siedlungsstruktur	Klare Trennung der Nutzungsfunktionen, monozentrische Struktur, stetig fallende Bodenpreise vom Zentrum zur Peripherie	Ungeordnete Funktionszuweisungen, polyzentrische Struktur mit „Armutinseln“ und „High-Tech-Korridoren“, komplexe Bodenpreisstruktur
Architektur	Funktionale Architektur, massenproduzierte Baustile	Eklektische Architektur, spektakulär, verspielt und ironisch, für spezialisierte Märkte
Kommunalpolitik	„Stadt als hoheitliche Verwaltungsaufgabe“ mit dem Ziel einer sozial gerechten Ressourcenverteilung, Bereitstellung kommunaler Basisdienstleistungen	„Stadt als Unternehmen“ mit der Aufgabe, internationales Kapital anzulocken; public-private-partnerships, Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen
Wirtschaft	Industrielle Massenproduktion unter Ausnutzung ökonomischer Skalenvorteile, starre Produktions- und Organisationsformen	Dienstleistungsorientiert, flexible Produktions- und Organisationsformen, globalisiert, telekommunikationsbasiert, neue Arbeitsplätze im Umland
Planung	Stadtplanung als ganzheitliche sozialpflichtige Aufgabe	Realisierung räumlich fragmentierter Einzelprojekte unter mehr ästhetischen und weniger sozialen Gesichtspunkten
Gesellschaft	Klassengesellschaft mit ausgeprägter Homogenität innerhalb der einzelnen Gruppen	Hochgradig differenzierte und sozial polarisierte Gesellschaft, deren Mitglieder und Gruppen sich durch vielfältige Lebensstile und Konsummuster unterscheiden

- Angetrieben durch die Deindustrialisierung der Kernstadt und die Urbanisierung des Umlandes einerseits und durch die Internationalisierungsprozesse andererseits entsteht ein völlig neues siedlungsstrukturelles Muster, eine neue „urbane Form“. Das ehemals „geordnete, pyramidale Dichtigkeitsgefälle, das sich aus dem Stadttinnern bis in die Vororte hinaus erstreckte und das so kennzeichnend für Lehrbücher der urbanen Geographie war,¹⁴ bricht zusammen und weicht einem unüberschaubaren Flickenteppich unterschiedlichster Nutzungen, Nutzungsdichten und Zentralitätsniveaus. „Alte, vorstadtähnliche Verdichtungen von Arbeiten und Wohnen tauchen nun gelegentlich fast unmittelbar neben den zentralen Geschäftsdistrikten aus, während neue Städte 80 km weiter weg inmitten riesiger Stadtlandschaften sprießen.“¹⁵
- Die ersten drei Restrukturierungsprozesse gehen einher mit neuen Mustern sozialer Fragmentierung, Segregation und Polarisierung. Das „soziale Mosaik der postmodernen Stadt“ wird mehr und mehr zu einem Kaleidoskop.
- Je mehr die städtische Gesellschaft als soziales und räumliches Ganzes auseinanderfällt, umso mehr stellt sich die Frage nach der lokalen „Regierbarkeit“. Das wachsende Unsicherheitsempfinden der wohlhabenden Mittelschicht führt zur totalen Abkapselung und zur Bildung einer „befestigten“ Stadt mit ummauerten Grundstücken, die von bewaffnetem Sicherheitspersonal beschützt werden.
- Neben die städtische Realität tritt zunehmend eine „urbane Hyperrealität“. Die Informationstechnik ermöglicht die Entpersonifizierung der Kommunikation, die Unterhaltungsindustrie und das Internet unterstützen den „Rückzug ins Private“, durch Reality-TV und ähnliche Entwicklungen werden schließlich sogar traditionelle Unterscheidungen von Realem und Imaginiertem verwischt.

Gerade der letztgenannte Aspekt „postmoderner Urbanisierung“ macht deutlich, daß die wirtschaftlichen und sozialen Transformationen ihre Entsprechung auch auf der Verhaltens- und kulturellen Ebene finden, wobei sich hierbei – gleichsam als Teil eines sich ändernden Systems gesellschaftlicher Kontrolle – insbesondere die Wahrneh-

mungsgewohnheiten verändern. Daß schließlich „das Neue“ vor allem aber auch in Architektur, Planung und Politik hineinwirkt und dort sichtbar wird, verdeutlicht die stichwortartige Kurzcharakterisierung in Tabelle 3.

3 Stadtregionen in den USA und in Europa – ein Vergleich

„Amerikanisierung“ als Metapher

Angesichts der vor allem aus US-amerikanischen Untersuchungen stammenden Beobachtungen und Erklärungsversuche zur Stadtentwicklung der jüngsten Vergangenheit ist die Frage nach ihrer Bedeutung für die Beurteilung der europäischen Verhältnisse aufgeworfen.¹⁶ Dabei geht es aufgrund der sehr verschiedenen Kontexte sicher nicht um Übertragbarkeit im engeren Sinne, sondern eher um ihre Verallgemeinerbarkeit. Doch ist diese Frage von bemerkenswerter Aktualität, denn die zu beobachtenden Tendenzen der flächenhaften Ausdehnung und chaotisch erscheinenden Zerfransung europäischer Stadtregionen werden immer wieder mit dem Begriff der „Amerikanisierung“ der europäischen Raumstruktur interpretiert. Dabei werden die Prozesse in den USA, die unter anderem immense Verkehrsströme, exzessiven Flächenverbrauch und bedrohliche Formen sozialer Desintegration nach sich ziehen, hierzulande verständlicherweise als „stadtzerstörerisch“ betrachtet und mit eindeutig negativem Vorzeichen gelesen – weshalb die behauptete „Amerikanisierung“ der Raumstruktur wie ein Damoklesschwert über den europäischen Stadtregionen zu schweben scheint.

Tatsächlich muß man davon ausgehen, daß die Entwicklungen der Städte diesseits und jenseits des Atlantiks eine Reihe von Gemeinsamkeiten aufweisen. Dies verwundert nicht, gleichen sich doch die treibenden Kräfte hinter diesen Entwicklungen an verschiedenen Orten in einer zunehmend global integrierten Welt immer mehr an. „Die Globalisierung schafft nicht nur umfassende Systeme, sondern gestaltet auch die lokalen und sogar persönlichen Kontexte der gesellschaftlichen Erfahrung um. Immer stärker werden unsere Alltagsaktivitäten von Ereignissen beeinflusst, die sich auf der anderen Seite der Welt abspielen. Umgekehrt sind lokale Lebensstile global folgenreich geworden.“¹⁷

(14) Soja (1995), S. 155

(15) Soja (1995), S. 155

(16) Vgl. hierzu etwa auch Tim Hall: *Urban Geography*. London, New York 1998

(17) Anthony Giddens: *Jenseits von Links und Rechts. Die Zukunft radikaler Demokratie*. – Frankfurt am Main 1997, S. 23

Die Merkmale des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Strukturwandels, wie sie etwa am Beispiel von Los Angeles ausgemacht wurden, gelten also ebenso wie die ökologischen Folgeprobleme prinzipiell auch für europäische Stadtregionen – mehr noch: Sie erweisen sich logischerweise zunehmend als prototypisch für die Stadtentwicklung überall auf der Welt, vor allem in den sogenannten Schwellenländern. „Mit der Globalisierung der arbeitsteiligen kapitalistisch-industriellen Produktionsweisen haben sich auch die dazugehörigen Lebensweisen und Siedlungsformen auf der ganzen Welt ausgebreitet.“¹⁸ Am deutlichsten sichtbar wird dies in den sogenannten Megacities wie Mexiko City oder São Paulo, dem – mit den Worten Sojas – „Auswuchs der postmodernen Urbanisierung“.

Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Siedlungsentwicklung

Die überall auf der Welt entstehenden neuen Siedlungsgebilde haben bei allen gewaltigen Unterschieden, abhängig vom ökonomischen Entwicklungsstand, von Kultur und Topographie, die gemeinsame Eigenschaft, „daß sie kaum noch etwas mit den jeweiligen örtlichen vorindustriellen Stadttraditionen zu tun haben, sondern quer über alle Kulturen der ganzen Welt hin bestimmte gemeinsame Merkmale tragen: eine auf den ersten Blick diffuse, ungeordnete Struktur ganz unterschiedlicher Stadtfelder mit einzelnen Inseln geometrisch-gestaltlicher Muster, eine Struktur ohne eindeutige Mitte, dafür aber mit vielen mehr oder weniger stark funktional spezialisierten Bereichen, Netzen und Knoten.“¹⁹

Unterzieht man jedoch die Verhältnisse in den USA und Europa einer differenzierteren Betrachtung, so werden jenseits der unbestreitbaren Gemeinsamkeiten deutliche Unterschiede sichtbar. Die wesentlichen Unterschiede liegen dabei einerseits in den völlig verschiedenen quantitativen Größenordnungen der Stadtentwicklung, andererseits aber auch in einigen qualitativen Merkmalen. Diese Unterschiedlichkeit sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht läßt sich eindrucksvoll anhand des Phänomens der sogenannten Edge Cities und anhand ihrer Bedeutung für die Position der Innenstädte bzw. zentralen Geschäftsbereiche verdeutlichen.

Ähnlich wie in Deutschland und Europa, jedoch in weitaus stärkerem Umfang, sind in

den USA Arbeitsplätze aus den Kernstädten in das Umland abgewandert. Hierbei handelt es sich nicht nur um Handels- und Industriebetriebe, sondern zunehmend auch um Büroarbeitsplätze. Wurden zunächst hauptsächlich arbeits- und flächenintensive Routineoperationen als sogenannte back offices verlagert, so folgte in jüngster Zeit auch die Auslagerung von Managementfunktionen, ja sogar ganzer Firmenhauptquartiere. Durch die Zuwanderung der verschiedensten Arbeitsplätze hat sich die Struktur vieler Suburbs grundlegend gewandelt. Sie stellen heute in der Regel nicht mehr monotone Schlafstädte, sondern höchst differenzierte Gebilde dar. Neue Nutzungen haben sich in größerem Abstand zu den alten Zentren konzentriert. Für diese „neuen“ urbanen Gebilde mit ihrem vielfältigen Angebot, die die Bindungen zur Kernstadt gelöst haben und funktional betrachtet sämtliche Merkmale einer eigenständigen Stadt aufweisen, prägte Joel Garreau den Begriff der Edge City.²⁰

Um sämtliche großen Metropolen der USA reiht sich heute eine Vielzahl solcher neuen geschichts- und gesichtslosen Städte. So findet man beispielsweise im Großraum New York insgesamt 17 und um Washington D.C. 16 voll ausgestattete Edge Cities. Herausragende Beispiele für die regionale Clusterbildung mehrerer Edge Cities sind das Silicon Valley südlich San Francisco, Orange County südlich Los Angeles, der als „Route 128“ bekanntgewordene Korridor außerhalb von Boston, das Gebiet um Tysons Corner westlich Washington D.C. und Du Page County westlich Chicago.

Zusammen gibt es in den USA heute bereits mehr als 200 Edge Cities mit jeweils mehr als 500 000 m² Bürofläche und 60 000 m² Einzelhandelsfläche.²¹ Gemessen an städtischen Merkmalen sind sie alle größer als die alten *Downtowns* mittlerer Großstädte. Heute werden etwa 90 % der gesamten Einzelhandelsumsätze in den Außenstadtzentren getätigt.²² Zwei Drittel aller amerikanischen Büroarbeitsplätze sind mittlerweile in solchen Edge Cities angesiedelt, wobei 80 Prozent dieser Arbeitsplätze erst in den letzten 20 Jahren entstanden sind. Selbst um New York, der bedeutendsten Metropole der USA, gibt es weitaus mehr Bürofläche in Edge Cities als in Midtown Manhattan.²³

Die polyzentrische Stadtlandschaft stellt das auffälligste Merkmale der jüngeren amerikanischen Raumentwicklung dar. In der „postindustriellen Metropolis“ existie-

(18) Thomas Sieverts: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. – Braunschweig, Wiesbaden 1997 (= Bauwelt Fundamente 118), S. 14 f.

(19) Sieverts (1997), S. 15

(20) Vgl. Joel Garreau: Edge City. Life on the New Frontier. – New York 1991

(21) Vgl. Garreau (1991)

(22) Vgl. Lutz Holzner: Stadtland USA: Die Kulturlandschaft des American Way of Life. – Gotha 1996

(23) Vgl. Garreau (1991)

ren Wohnsiedlungen, Schulen und Krankenhäuser, Malls, Shopping-Strips, Office Parks, Industrial Parks und Theme Parks (Freizeitparks) mehr oder weniger ungeordnet nebeneinander (siehe Abb. 5). Der räumliche Maßstab dieser urbanen Regionen „ist nicht die nach Häuserblock zählende Straße, sondern der Wachstumskorridor, der sich über 50 oder 100 Meilen erstreckt“.²⁴ So erscheint beispielsweise eine Stadt wie Houston in Texas mit ihrer Fläche von ca. 1 500 km² als endlose, autogerechte Vorstadt mit zahllosen verstreuten Clustern zentraler Funktionen.

Legte man den zitierten Maßstab – 500 000 m² Bürofläche und 60 000 m² Einzelhandelsfläche – an, ließe sich in Deutschland keine einzige Umlandentwicklung als Edge City bezeichnen.²⁶ Auch die genannten Zahlen zu den Einzelhandelsumsätzen und zu der massiven Ballung von Büroarbeitsplätzen verdeutlichen, daß uns – bei aller Beachtlichkeit der Entwicklungen „auf der grünen Wiese“ und in den Vorstädten Deutschlands – Welten trennen von der Dynamik des stadtreionalen Wandels in den USA. Ähnliches gilt auch für andere europäische Länder. So hält in Großbritannien, das in den letzten Jahre durchaus Schauplatz beachtlicher Außenentwicklung und Dezentralisierung war, allenfalls der Südosten Londons einem Vergleich mit US-amerikanischen Verhältnissen stand.²⁷

Auch der Zerfall der US-amerikanischen Innenstädte ist in seinem Ausmaß bisher nicht mit den Problemen der Kernstädte in den europäischen Stadtregionen zu vergleichen. So erlebten viele Downtowns und zentrumsnahe Innenstadtbereiche – gewissermaßen komplementär zum Boom der Außenzentren – einen verheerenden Niedergang. Zwar können sich die meisten Stadtkerne noch ein Spektrum von spezialisierten Geschäften, Restaurants und kulturellen Einrichtungen erhalten, das wiederum als Anreiz für die Sanierung der umgebenden Wohnbezirke und die „Renaissance“ des Stadtkerns als Touristen- und Tagungszentrum dient. „Aber nur wenige Straßenzüge von so blühenden Stadtkernen (...) entfernt stößt man auf ungeheure Armut, Verfall, De-Industrialisierung und Stadtfucht.“²⁸ Eines der extremen Beispiele ist Detroit, dessen Downtown mittlerweile weniger dicht besiedelt ist als das Umland: Detroit ist zur „Vorstadt“ seiner Vorstädte geworden.²⁹

Das Beispiel Detroit verdeutlicht, wie weit die Verhältnisse in Europa noch von denen in Nordamerika, insbesondere den USA, entfernt sind. Ob jedoch lediglich ein Time-lag den Zustand der europäischen Stadtregionen von den Verhältnissen in der Neuen Welt trennt, oder ob kulturelle und andere Restriktionen Europa langfristig vor einer Entwicklung wie in den USA bewahren, muß bisher noch Spekulation bleiben. Auf der einen Seite sprechen historische Indizien für das lediglich zeitverzögerte Nachfolgen Europas. Das 20. Jahrhundert hat schon viele Entwicklungen erlebt, die von Nordamerika ausgingen und mit zeitlicher Verzögerung auch die Alte Welt erfaßten. Hierzu zählen etwa die Massenmotorisierung, die verschiedenen Wellen der Suburbanisierung und andere Merkmale der Stadtentwicklung. Auf der anderen Seite stehen aber gewichtige Gründe, die eine weitgehende „Amerikanisierung“ der Raumstruktur in Europa dauerhaft verhindern könnten. Da sind zunächst unterschiedliche objektive – und auch subjektiv unterschiedlich wahrgenommene – Beschränkungen des Raumes, die ihren Niederschlag in den Mechanismen des Bodenmarktes und in planungsrechtlichen Regularien finden. Außerdem trifft man in Europa insgesamt auf ein historisch-kulturell verwurzeltetes Gesellschaftsverständnis und auf Planungskulturen, die sich sehr deutlich von denen in Nordamerika unterscheiden. Trotz vieler beobachtbaren Angleichungen

(24) Vgl. Fishman (1991); siehe auch Deyan Sudjic: The 100 Mile City. – San Diego, New York, London 1993

(24) S. Graham, S. Marvin: Telecommunications and the City: Electronic Spaces, Urban Places. – London 1996; Tim Hall: Urban Geography. – London, New York 1998

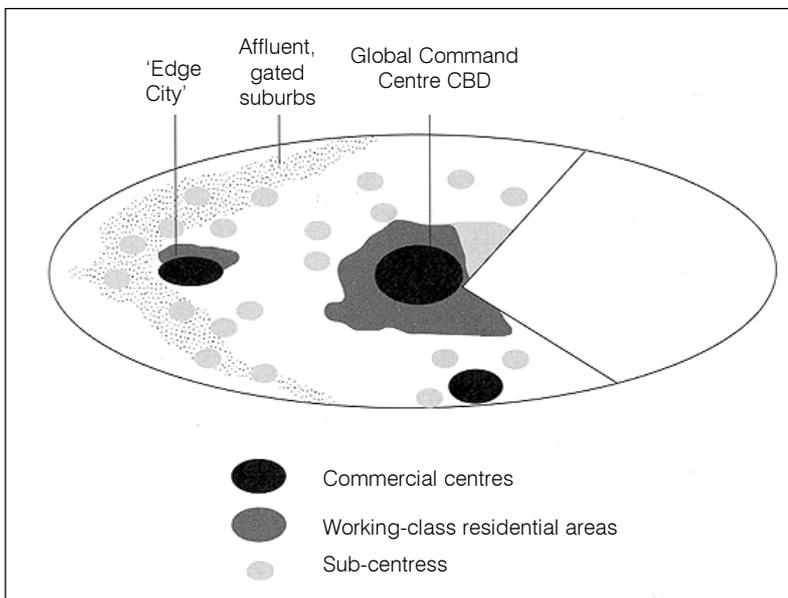
(26) Eigene Untersuchung auf Basis der Laufenden Raumbeobachtung des BBR

(27) Vgl. Hall (1998) sowie Pawley (1994)

(28) Vgl. Fishman (1991)

(29) Vgl. Richard Plunz: Detroit is Everywhere. In: Stadtbauwelt 127, Bauwelt 1995, Heft 36, S. 2012–2013; Unger, Frank: Wie Detroit, so das ganze Land. In: Stadtbauwelt 127, Bauwelt 1995, Heft 36, S. 1986–1989

Abbildung 5
Die postindustrielle Metropolis



Quelle: Graham, Marvin 1996; Hall 1998²⁵

in globalem Maßstab spricht einiges dafür, daß alle diese Unterschiede eine hinreichende Persistenz aufweisen und eine vollständige Amerikanisierung der Stadtregionen in Europa verhindern werden. Wie Pesch ganz richtig feststellt, ist die europäische Stadtregion „... letztlich der gegenwärtige Aggregatzustand der europäischen Stadt – eben nicht ihr Gegenbild, wie es in der These von der Amerikanisierung der Städte unterstellt wird.“³⁰

Auch in Europa wird die Dezentralisierung innerhalb der Stadtregionen mit großer Wahrscheinlichkeit weiter fortschreiten. Aber die zentrifugalen Kräfte werden vermutlich nicht das Zentrum selbst aushöhlen und – anders als im genannten Beispielfall Detroit – nicht den Niedergang des Kerns bewirken. Hierin könnte langfristig der entscheidende Unterschied zwischen den USA und Europa liegen, hier könnten sich auch Chancen für eine nachhaltige Stadtentwicklung eröffnen. Vieles deutet jedoch darauf hin, daß sich die Regionskerne in Europa mit der Rolle eines primus inter pares werden begnügen müssen, wobei das Primat vielleicht weniger ökonomisch begründet sein wird als vielmehr kulturell, indem der Kern eine tragende Rolle bei der Identitätsbildung für die gesamte Region spielt.

Am Beispiel des Rhein-Main-Gebietes läßt sich eindrucksvoll aufzeigen, welche Ausmaße die Dezentralisierung und Dispersion

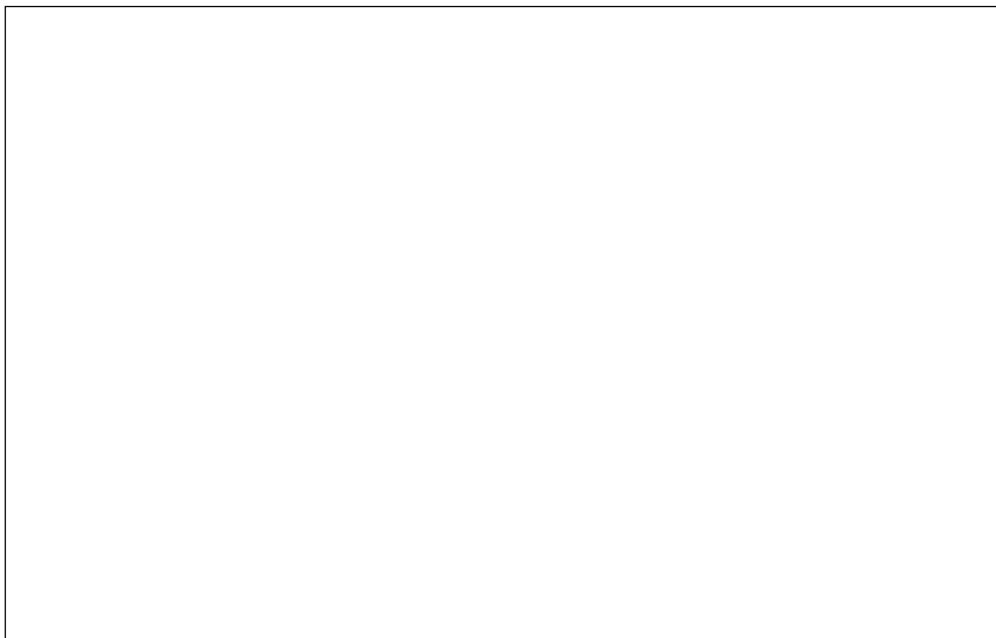
in Europa mittlerweile angenommen haben und wie sich hierbei die verschiedenen räumlichen Trends als Folge der tiefgreifenden Modernisierungsschübe in Technologie, Ökonomie und Gesellschaft überlagern. Am einen Ende der Skala stehen die Bankentürme der Global City Frankfurt, am anderen Ende die ungeordneten Siedlungsausdehnungen in den zu Wohnvororten mutierten Dörfern des Umlandes, dazwischen die neuen regionalen Produktionscluster als „Knotenpunkte im globalisierten Netz der Ströme“. Mit dem Begriff des „Netzes“ verbinden sich nun bereits, auch dies ist kein Zufall, neue siedlungsräumliche und städtebauliche Leitbilder – das Städtetz ebenso wie die Netzstadt.³¹

Die auf den globalen Finanzmarkt gerichtete Entwicklung Frankfurts korreliert mit der Funktion des Rhein-Main-Flughafens als globalem Verkehrsknotenpunkt. Daneben entwickelt sich Darmstadt beispielsweise zu einem technologieorientierten Universitäts- und Produktionsstandort. Rüsselsheim bildet den Kern eines auf den Automobilbau ausgerichteten Produktionsclusters, von einem transnational operierenden Unternehmen dominiert und vollständig eingebunden in weltwirtschaftliche Verflechtungen. Parallel zu dieser Verortung herausragender ökonomischer Funktionen bildet sich zwischen Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Darmstadt und Offenbach eine flächendeckende Agglomeration: „Der Raum

(30)
Vgl. Pesch, Franz: Stadt im Umland – Strategien für die Peripherie. In: SRL e.V. (Hrsg.): Planerin 3, September 1997, S. 15–16 sowie zu den Interpretationsgrenzen des Begriffs der „Amerikanisierung“ Burdack, Joachim; Herfert, Günter: Neue Entwicklungen an der Peripherie europäischer Großstädte. Ein Überblick. In: Europa Regional 6 (1998), S. 26–44

(31)
Johann Jessen: Stadtmodell im europäischen Städtebau – Kompakte Stadt – und Netzstadt. In: Becker, H.; Jessen, J.; Sander, R. (Hrsg.): Ohne Leitbild? – Städtebau in Deutschland und Europa. – Stuttgart, Zürich 1998, S. 489–505

Abbildung 6
Schwerpunkte der Büroflächenentwicklung im Raum Frankfurt



zwischen den Städten und Dörfern wächst mehr und mehr zu. Hier entsteht, prototypisch für sich verdichtende Gebiete, ein stadähnliches Gebilde, das sich der Beschreibung in den herkömmlichen Begriffen von Stadt und Land widersetzt. (. . .) Es entsteht ein bizarres Gebilde mit Landschaftsresten inmitten stadähnlicher Strukturen mit Büro- und Gewerbeparks, Forschungs- und Entwicklungszentren, Wohnstätten, Einkaufszentren, kulturellen Einrichtungen, Ausbildungsstätten, Freizeit-, Gesundheits- und Sporteinrichtungen.³²

4 Die nachhaltige Stadtlandschaft – Illusion oder realitätstaugliches Leitbild?

Nutzen und Kosten der Dezentralisierung

Die neuen suburbanen Wachstumsräume haben viele Kristallisationspunkte. Einrichtungen, die zuvor der Großstadt vorbehalten waren, diffundieren in die ehemaligen Dörfer und auf die sogenannte grüne Wiese. Gleichzeitig wandelt sich der Charakter der alten Stadtzentren. Schrittweise entsteht so eine ganze Reihe benachbarter und miteinander vernetzter interurbaner Fixpunkte. Diese neuen interurbanen Gebilde, die mit „Stadttagglomerationen“, „Verdichtungsräume“ oder „verstädterte Landschaften“ bezeichnet werden, sind in ihrem Charakter weder städtisch noch ländlich noch vorstädtisch.³⁴ Thomas Sieverts hat im Zusammenhang mit der Beschreibung dieser „Zwischenstadt“ auf neue Nutzungstypen und kleinräumige Differenzierungen hingewiesen.³⁵

Die Vermischung städtischer und landschaftlicher Elemente in der Zwischenstadt erinnert stark an die Ideen des amerikanischen Architekten Frank Lloyd Wright. Während jedoch Wrights Konzepte geleitet waren von gesellschaftlichen Visionen, verläuft die heutige Entwicklung weitgehend ungeplant, den Prinzipien des Marktes gehorchend. Obwohl einzelne Teilgebiete der Zwischenstadt durchaus „geplant“ werden, ist diese als Ganzes weitgehend das Ergebnis unzähliger individueller Standortentscheidungen. Politik und Planung setzen allenfalls Rahmenbedingungen, die die Entscheidungsfreiheit von Haushalten und Unternehmen mehr oder weniger stark einzuschränken versuchen – häufig mit gerin-

gem Erfolg. Das Resultat ist eine in der Regel als Unordnung empfundene räumliche Struktur, für die sich im englischsprachigen Raum die Bezeichnung *Sprawl* durchgesetzt hat.

Diese Stadtlandschaft mag zwar ungeordnet erscheinen oder als chaotisch empfunden werden. Grundsätzlich basiert jedoch die Produktion dieser „neuen Stadt“ auf einer Vielzahl von Nutzenerwägungen und rationalen Einzelentscheidungen. Diese Tatsache deutet darauf hin, daß sie den Akteuren, die diese Standorte wählen, gegenüber der „alten Stadt“ verschiedene Vorteile verspricht: den Haushalten ein Plus an Bedürfnisbefriedigung, den Unternehmen einen Beitrag zur Effizienzsteigerung und Gewinnmaximierung. Bisher wird diese Entwicklung von einzelwirtschaftlichen Vorteilen getragen, denen öffentliche Lasten (etwa siedlungsräumliche Kosten, Infrastrukturaufwand) gegenüberstehen, die aufgrund ihrer mangelnden Internalisierung nicht abgedeckt sind.

Die Hypothese der erwarteten Vorteile wirft jedoch Fragen auf, die sich einerseits auf die Grundlagen der Standortentscheidung und andererseits auf die Wahrnehmung und Bewertung der erzielbaren und der erzielten Vorteile beziehen – also Fragen, die sich mit der Diskrepanz aus individuellen Vorteilen und gesamtwirtschaftlichen Nachteilen nicht hinreichend beantworten lassen. Bekommt etwa der Entscheidungsträger wirklich das, was er will? Werden die Erwartungen der Familie, die ihr Eigenheim im Stadtumland bezieht, auch tatsächlich erfüllt? Waren alle Konsequenzen vor der Umzugsentscheidung bewußt, etwa die schlechtere Versorgungslage, die Autoabhängigkeit, der Streß des täglichen Pendelns, die mögliche soziale Isolierung – oder sind für die Vorteile des Eigentums, des familiengerechten Wohnraums, der grünen Umgebung und der Ruhe diese Nachteile bewußt in Kauf genommen worden? Ist vielleicht für viele der Fortzug ins Umland von vornherein nur die „second best“-Lösung, weil das Optimum, die vergleichbare Wohnqualität im Zentrum, für sie unerschwinglich ist? Je nach theoretischem und ideologischem Hintergrund werden die Antworten auf diese Frage unterschiedlich ausfallen. Der Realität kommt man wahrscheinlich am nächsten, wenn man die Standortentscheidungen der Haushalte als das Ergebnis eines nicht vollständig rationalisierbaren Konglomerats

(32) Bernd Meurer: Die Zukunft des Raums. *The Future of Space*. In: Ders. (Hrsg.): Die Zukunft des Raums. *The Future of Space*. Frankfurt a.M., New York 1994, S. 11–36, 22

(33) Roger Keil, Klaus Ronneberger: Going up the country: internationalization and urbanization on Frankfurt's northern fringe. In: *Environment and Planning D: Society and Space* 1994, volume 12, pages 137–166

(34) Vgl. Fishman (1994)

(35) Thomas Sieverts: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. – Braunschweig, Wiesbaden 1997

individueller Interessen, gesellschaftlicher Normen, ökonomischer Restriktionen und unvollständiger Informationen interpretiert und man deren Erwartungshaltung dahingehend deutet, die Lebenssituation vielleicht nicht optimieren, aber doch zumindest „unter dem Strich“ bedürfnisgerecht verbessern zu können.

Viel stärker als bei den privaten Haushalten muß man bei den Unternehmen von einem ökonomisch-rationalen Kalkül der Standortwahl ausgehen. Entsprechend klarer und „durchrationalisierter“ werden auch die Erwartungen an einen Nutzengewinn sein, die sich an eine Stadt-Umland-Wanderung knüpfen. In b ht durch den Umzug in die Suburbs entfliehen, und all diese Dinge holen sie im Zuge der Urbanisierung der Suburbs wieder ein.

Unabhängig von der Realisierung oder Nicht-Realisierung der individuellen Vorzüge stellen sich noch weitere Fragen, und zwar nach den externen, d.h. nicht durch die Entscheidungsträger und „Produzenten“ der Stadt selbst zu tragenden Lasten. Wie sieht es mit dem Ressourcenverbrauch aus? Welche sozialen Folgeprobleme sind nicht „einkalkuliert“? Welche Lasten sind es, die auf andere Menschen, andere Weltregionen und zukünftige Generationen abgewälzt werden?

Für eine neue Bewertung städtischer Landschaften

Bautätigkeit und kontinuierliche Ausweitung von Siedlungsflächen sind nicht erst in den letzten Jahren aus ökologischen Gründen verstärkt in die Kritik geraten. Vor dem Hintergrund des Ziels der nachhaltigen Entwicklung hat diese Diskussion an Bedeutung und Brisanz gewonnen. Zweifellos gehen mit der Umwidmung von Freiflächen in Siedlungs- und Verkehrsflächen, die seit geraumer Zeit mit Schlagworten wie „Landschaftsverbrauch“ oder „Zersiedelung“ problematisiert wird, vielfältige Belastungen des Naturhaushaltes einher. „Fläche kann zwar nicht im eigentlichen Sinn wie ein Rohstoff verbraucht werden, aber je nach Art, Umfang und Nutzungsintensität vor allem der verkehrlichen Nutzungen werden Böden häufig so stark verändert, daß sie in der Leistungsfähigkeit ihrer natürlichen Bodenfunktion entscheidend beeinträchtigt oder gar zerstört werden. Bodenzerstörung dieser Art, aber auch die Versiegelung von Böden vernichten nicht nur unzählige Bodenorganismen, sondern auch viel Bio-

tope von höheren Pflanzen und Tieren. Auch der Wasserhaushalt wird negativ beeinflusst. Zudem werden Böden und Grundwasser oftmals weit über die Zeit der jeweiligen Nutzung hinaus beeinträchtigt.“³⁶

Anders als der direkte Einfluß der Flächeninanspruchnahme auf den Naturhaushalt wird der indirekte Zusammenhang zwischen Flächenverbrauch einerseits und Stoff- und Energieströmen andererseits häufig nur als Randproblem wahrgenommen und thematisiert. Die Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“, die das Thema „Bauen und Wohnen“ zu einem ihrer zentralen Handlungsfelder gewählt hat, weist jedoch ausdrücklich auf diesen Zusammenhang hin und stellt fest, daß jede zusätzliche Inanspruchnahme von Freiflächen mit zusätzlichen Baustoffströmen verknüpft ist, die ihrerseits einen weiteren temporären Flächenverbrauch zur Gewinnung und Deponierung mit sich bringen.³⁷ Bemerkenswert ist außerdem der Trend der letzten Jahrzehnte, daß trotz besserer Heiz- und Dämmtechnik der Energieverbrauch der privaten Haushalte wegen größerer Wohnflächen und wachsender Anteile freistehender Häuser nicht zurückgegangen ist. Insgesamt faßt die Enquete-Kommission zusammen: „Deutschland droht damit eine schon ansatzweise erkennbare Zersiedelung mit erheblichen Qualitätsverlusten für Freizeit, Naturschutz und ggf. auch das Wohnen, verbunden mit stagnierenden oder noch steigenden Energie- und Baustoffverbräuchen auf hohem Niveau.“³⁸

Auf der Suche nach realistischen Orientierungen und Leitbildern

Angesichts der Vielzahl der ökologischen (und auch sozialen) Folgelasten, die im Zusammenhang mit der Ausweitung der Siedlungsflächen stehen, ist es konsequent, für eine Eindämmung weiterer Siedlungstätigkeit einzutreten. So empfiehlt etwa die Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“ das umwelt politische Ziel, die Rate der Umwandlung von Freiflächen in Siedlungs- und Verkehrsflächen bis zum Jahr 2010 schrittweise auf Null zu reduzieren.³⁹ Wachsender bzw. sich ändernder Flächenbedarf sollte bis dann vollständig entweder innerhalb des bestehenden Siedlungsgefüges oder auf unbebauten Flächen bei gleichzeitiger Kompensation im Bestand befriedigt werden. Hinsichtlich des Zeithorizontes ein wenig zurückhaltender, aber dennoch mit

(36) Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des 13. Deutschen Bundestages: Konzept Nachhaltigkeit. Vom Leitbild zur Umsetzung. Hrsg.: Deutscher Bundestag, Bonn 1998, S. 244

(37) Vgl. Enquete-Kommission (1998)

(38) Enquete-Kommission (1998), S. 264

(39) Vgl. BUND, Misereor (Hrsg.): Zukunftsfähiges Deutschland. Ein Beitrag zu einer global nachhaltigen Entwicklung. Studie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie. – Basel, Boston, Berlin 1996

gleicher Zielrichtung quantifiziert die Enquete-Kommission ihre Vorgaben: „Entkoppelung des Flächenverbrauchs von Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum; deutliche Verlangsamung der Umwandlung von unbebauten Flächen in Siedlungs- und Verkehrsflächen: Anzustreben ist eine Verringerung der Umwandlungsrate bis 2010 auf 10 % der Rate, die für die Jahre 1993 bis 1995 festgestellt wurde. Langfristig soll die Umwandlung von unbebauten Flächen in bebaute durch gleichzeitige Erneuerung (Entsiegelung u.a.) vollständig kompensiert werden.“⁴⁰ Städtebauliche und stadtpolitische Ansätze, dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, zeigt unter anderen der Bericht „Nachhaltige Stadtentwicklung“ auf.⁴¹

Allerdings läßt die starke Dynamik des skizzierten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Transformationsprozesses, der spezifische neue Formen der Urbanisierung hervorbringt, ernste Zweifel an der Realisierbarkeit eines solchen Ziels aufkommen. Erstens spricht – unter den gegebenen, für den Flächenverbrauch maßgeblichen siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen – alles für eine prinzipielle Fortsetzung der augenblicklichen Trends der Flächennachfrage. Zweitens ist eine einschneidende Veränderung des politisch-ökonomischen Rahmens – ob gewollt oder durch die Kraft des Faktischen erzwungen – zwar nicht auszuschließen, aber in absehbarer Zukunft auch nicht wahrscheinlich bzw. kalkulierbar. Und drittens: Auch wenn die Möglichkeiten des Flächensparens – wie etwa Konzepte des flächensparenden Bauens, der Wiedernutzung von Brachflächen oder der Schließung von Baulücken – bei weitem noch nicht ausgeschöpft sind, so dürfte doch die Reduzierung der jährlich zusätzlich in Anspruch genommenen Flächen auf Null eine reine Illusion bleiben, zumal mit jeder „Nachverdichtungsmaßnahme“ das Potential für eine weitere Nachverdichtung quantitativ geringer und in seinen Folgen sozial unverträglich wird.

Die gesellschaftlichen Realitäten und die Eigendynamik der stadtreionalen Entwicklung anerkennend, scheinen sich die Stimmen zu mehren, die für eine Revision des strikten Flächensparziels plädieren und sich zumindest einer behutsamen Ausweitung der Siedlungsflächen als Zielperspektive nicht verschließen.⁴² Dabei sind die siedlungsstrukturellen und planungsstrate-

gischen Aspekte des Problems eindeutiger zu beurteilen als die ökologischen. Wieviel zusätzliche Umwandlung von Freifläche in Siedlungs- und Verkehrsfläche der Naturhaushalt verträgt, läßt sich naturwissenschaftlich nicht ableiten. *Einerseits* muß daher bewußt gemacht werden, daß die Realisierung weiterer Flächenansprüche ökologische Risiken birgt und irreversible Schäden, die erst längerfristig sichtbar werden, nicht auszuschließen sind. Da hilft auch das durchaus plausible Argument nicht, daß das „Flächenproblem“ gemessen an anderen ökologischen Bedrohungen womöglich doch eine eher nachgeordnete Rolle spielt. *Andererseits* sind aber auch die ökologischen Vorzüge einer um jeden Preis erzwungenen kompakten, dichten Siedlungsweise nie zweifelsfrei belegt worden. Zumindest gibt es Hinweise, daß bestimmte Formen ausgedehnter Siedlungsweise für den Naturhaushalt nicht grundsätzlich und zwangsläufig nachteiliger sein müssen als räumlich stark verdichtete Lebens- und Wirtschaftsweisen.⁴³ Damit stellt sich die – vorläufig nicht zu beantwortende – Frage, ob die hohen gesellschaftlichen Kosten einen Verzicht auf weitere Flächeninanspruchnahme rechtfertigen würden.

Vieles spricht für ein dynamisches Verständnis von Stadtregionentwicklung, das die aktuellen Tendenzen in einen größeren, auch historischen Kontext einbettet. Gerhard Curdes und Markus Ulrich haben in ihren Stadtstrukturanalysen auf die Gesetzmäßigkeiten des Siedlungsflächenwachstums hingewiesen und fassen ihre Ergebnisse in einer bemerkenswerten Synthese zusammen:

„Verfolgt man die in einer Zeitraffer-Methode aufbereiteten Veränderungen, werden einige allgemeine und einige lokalspezifische Entwicklungsgesetze der Stadtstruktur deutlich:

- die Nutzung bereits vorhandener Siedlungskerne als Sprungbrett für eine Erschließung der Umgebungsräume;
- die verkehrliche Verknüpfung benachbarter Siedlungskerne zur Intensivierung arbeitsteiliger Austauschprozesse;
- die Nutzung von Verkehrsinnovationen zur Ausweitung des Territoriums und zur Anbindung der Stadt an das regionale und nationale Austauschsystem;
- die Tendenz zur Verdichtung um zentrale Zonen regionaler und lokaler Erreichbarkeit: Zentren, großräumige Verbindungsachsen, Radialen, Knoten;

(40) Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des 13. Deutschen Bundestages: Konzept Nachhaltigkeit – Fundamente für die Gesellschaft von morgen. – Bonn 1997, S. 43

(41) Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Städtebaulicher Bericht. Herausforderungen an einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Städtebau. – Bonn 1996

(42) Vgl. insbesondere die Positionen von Ulrich Pfeiffer und Jürgen Aring (empirica, Bonn), die für eine aktive Bodenvorratspolitik eintreten. Sehr konträr dazu sind die Forderungen nach einer stärkeren planerischen und ökonomischen Regulierung des Flächenverbrauchs, etwa von Dieter Apel, Dietrich Henckel und Michael Lehm Brock (Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin)

(43) Vgl. die im Beitrag von Manfred Kühn skizzierte Diskussion; zur ökologischen Dimension der Alternativen „Innen- vs. Außenentwicklung“ vgl. außerdem Ingrid Krau: Innenentwicklung contra Außenentwicklung – ökologisches Dilemma? In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3.1994, S. 215–222

- der Einfluß von Lebenszyklen von Industrie- und Siedlungsbereichen auf die Erneuerung der Struktur;
- Innovationen als Mittel zur Lösung von Engpässen und zur Modernisierung von funktionalen Teilbereichen für eine neue Entwicklungsperiode.

Im Überblick zeichnet sich eine eigene Logik der Raumstruktur ab, die scheinbar verhältnismäßig unabhängig von den Zielen und Aktionen einzelner Generationen ihre Wirkung ausübt. Sie besteht aus den Möglichkeiten und Grenzen, die die Verkehrsnetze und deren bauliche Ausfüllung zulassen. Zwar hat jede Generation bestimmte Politik- und Gestaltungsoptionen, diese finden aber im Rahmen dieser Logik ihren Ort und ihre Grenzen.⁴⁴

Curdes und Ulrich sehen die Stadtstruktur als ein „Speichermedium räumlich bedeutsamer Veränderungen“, in dem in erster Linie die gesellschaftliche sowie die stadt- und verkehrstechnische Entwicklung und erst in zweiter Linie der Einfluß planerischer, leitbildorientierter Gestaltung ablesbar ist. In eine ähnliche Richtung weisen die Analysen von Klaus Humpert und anderen über das Verhältnis von Siedlungsfläche zu Stadtrand (Zersiedelungsgrad, maximale Randdistanz und Größenverteilung der Teilflächen), das in 60 untersuchten Ballungsräumen durch ein – trotz unterschiedlichster Planungskulturen – verblüffend hohes Maß an Übereinstimmung gekennzeichnet ist.⁴⁵

Für eine Verknüpfung der Diskurse um „Auflösung“ und Nachhaltigkeit

Man muß nicht soweit gehen und gleich die „Zerfransung und Verinselung“ des Siedlungskörpers begrüßen. Doch weisen Humpert u.a. zurecht darauf hin, daß es unter den skizzierten Bedingungen wenig Sinn macht, „das längst überholte Ideal einer historischen Verstädterungsepoche als Vorbild zu nehmen“.⁴⁶ Wenn es stimmt, daß Siedlungsstrukturen als Speichermedium erstens sehr träge auf kurzfristige Veränderungen ihres Wirkungsgefüges reagieren und daß sie zweitens langfristig ihren eigenen Gesetzmäßigkeiten folgen, dann muß die Frage nach den politischen Zielen und der planerischen Gestaltung stadtreionaler Entwicklung neu gestellt werden.

Ein Blick auf die aktuellen Diskurse über eine „nachhaltige Stadtentwicklung“ einer-

seits und die konstatierte „Auflösung“ der Stadt andererseits zeigt nun, daß diese bisher noch weitgehend unvermittelt nebeneinander stehen. Der eine Diskurs ist stellvertretend für das berechtigte Festhalten am Ziel der Nachhaltigkeit, das jedoch mit einem idealisierten, aus heutiger Sicht womöglich realitätsfernen Leitbild der „Alten Stadt“ angesteuert wird. Es gibt insofern Zweifel an der Schlüssigkeit und Tragfähigkeit dieser Position. Der andere Diskurs will den Weg freimachen für eine neue Beurteilung verstädterter Landschaften. Nachdem eine ganze Generation von Architekten und Stadtplanern sich der „krebsartigen Wucherung des Landschaftsfraßes“ machtlos gegenüber sah, scheint nun teilweise sogar das Urteilspendel „umzuschlagen in eine unkritische Begeisterung über den ‚fraktalen Reichtum‘ und die ‚anarchische Dynamik‘ der Zwischenstadt“⁴⁷ – ohne hierbei überhaupt noch nach der ökologischen Tragfähigkeit solcher räumlichen Entwicklungslinien zu fragen. Die damit verbundenen Konflikte lassen sich jedoch nicht ohne weiteres aus der Welt schaffen.

Wir vertreten die These, daß es einer neuen Beurteilung verstädterter Landschaften bedarf, in der die beiden Diskurse um „Nachhaltigkeit“ und „Auflösung“ in sinnvoller Weise miteinander verknüpft werden. Dabei soll eine Perspektive für die Agglomerationsräume entwickelt werden, in der Innen- und Außenentwicklung, Zentrum und Peripherie in engere Beziehung zueinander gesetzt werden. Dieser Perspektive liegt eine möglichst realistische Betrachtung der treibenden Kräfte der Siedlungsentwicklung zugrunde. Ziel sollte die Formulierung differenzierter Strategien für die Kernstadt, für innerstädtische Randlagen und für die zunehmend an Bedeutung gewinnenden, sich dynamisch entwickelnden Außenbereiche sein – im Prinzip also für die ganze arbeitsteilig organisierte Stadtregion, die in Deutschland zunehmend an die Stelle des klassischen Stadtraums tritt.⁴⁸

Wenn man die gegenwärtige Siedlungsentwicklung als Prototyp einer „Pluralität“ von Entwicklungskorridoren liest, dann wird eine polarisierende Bewertung von Zentrum und Peripherie tendenziell ad absurdum führt. So ist etwa die Sicherung hochwertiger Flächennutzungen in den Kernstädten fast zwangsläufig auf die Verfügbarkeit weniger intensiv genutzter Standorte als Pendant in anderen Teilräumen der Agglomeration angewiesen.

(44) Gerhard Curdes, Markus Ulrich: Die Entwicklung des Kölner Stadtraums. Der Einfluß von Leitbildern und Innovationen auf die Form der Stadt. Dortmund 1997, S. 4

(45) Klaus Humpert, Klaus Brenner, Sibylle Becker: Von Nördlingen bis Los Angeles – fraktale Gesetzmäßigkeiten der Urbanisation. In: Spektrum der Wissenschaften Juni 1996, S. 18–20

(46) Humpert u.a. (1996), S. 20

(47) Sieverts (1997), S. 65

(48) Vgl. Müller, W.; Rohr-Zänker, R.: Die Städte und ihr Umland. Plädoyer für einen Perspektivenwechsel. In: RaumPlanung 78, 1997, S. 153–158

Könnte es also nicht sein, daß die Gleichzeitigkeit von verschiedenen Entwicklungspfaden, die seitens der Planung als *Konkurrenz* disparater Leitbilder wahrgenommen wird, faktisch vielmehr ihre *Komplementarität* signalisiert? Neben der unbestritten vorhandenen (und sich verschärfenden) Konkurrenz unterschiedlicher Standorte um die gleichen Nutzungen ist die Stadtregion durch ein hohes Maß an Arbeitsteiligkeit geprägt, dem eine einseitig kritische Bewertung der Dezentralisierungsprozesse so nicht mehr gerecht wird.

Die Vision einer nachhaltigen Stadtlandschaft

Diese differenzierte Position muß keineswegs mit konzeptioneller Beliebigkeit einhergehen. Im Gegenteil: Aus der Perspektive der Innenentwicklung und gleichzeitig geordneter Außenentwicklung läßt sich die politisch-planerische Aufgabe ableiten, auf die Herausforderungen der wachsenden Flächennachfrage nicht weiter defensiv zu reagieren, sondern sie offensiv anzunehmen. Dies bedeutet quantitativ ein aktives Bodenmanagement und qualitativ eine schlüssige Konzeption für die Peripherie. Auf diese Weise lassen sich vermutlich nicht nur Qualitäts- und Gestaltungsansprüche, sondern auch Nachhaltigkeitsansprüche sicherstellen, die in den bisher überwiegend reaktiven Praktiken ungenutzt bleiben. Ein Dreh- und Angelpunkt dieser Aufgabe dürfte die Lösung der Verkehrsprobleme sein. Sie zu bewältigen, so unsere Vermutung, stellt sich deutlich schwieriger dar als der richtige Umgang mit den Flächenressourcen.

Immer häufiger wird die Ausweitung der Agglomerationsräume für das starke Wachstum des motorisierten Verkehrs und damit für eines der zentralen ökologischen Probleme der Gegenwart überhaupt verantwortlich – oder zumindest mitverantwortlich – gemacht. Hierbei gilt die räumliche Dispersion von Aktivitäten durch zentrifugale Siedlungstätigkeit als wesentliche Determinante zunehmender Weglängen und Verkehrsverlagerungen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs. Außerdem stellt das Verkehrssystem selbst, das etwa 40 % der gesamten Siedlungs- und Verkehrsflächen beansprucht, den größten Flächenkonsumenten. Vor allem die weitere Zunahme der Motorisierung dürfte angesichts des hohen spezifischen Flächenbedarfs des Autoverkehrs, einschließlich der Flächen für den ruhenden Verkehr, die

weitere Ausdehnung der Siedlungsflächen vorantreiben. Das sich selbst verstärkende Verkehrssystem beeinträchtigt vielerorts die Lebensqualität ebenso wie der Verlust von Freiflächen – und entwertet damit vielfach genau diejenigen (Wohn-) Standorte, die auf der Suche nach Ruhe vor dem Verkehr am Rand der Städte gewählt wurden.

Auf einen Nenner gebracht, lautet die These: Je mehr Siedlungsflächenwachstum, um so mehr Verkehr – je mehr Verkehr, um so mehr Flächenausdehnung. Aber stimmt es wirklich, daß eine größere Flächenausdehnung der Agglomerationen bzw. eine abnehmende Siedlungsdichte *zwangsläufig* mehr Verkehr nach sich zieht? Der häufig zitierte Zusammenhang von Siedlungsdichte und Kraftstoffverbrauch⁴⁹ – der in aller Regel in die Empfehlung mündet, nach dem Leitsatz „Dichte, Mischung und Polyzentralität“ zu planen und zu bauen – suggeriert in bezug auf den Verkehr eine Kausalität, die so nicht richtig ist. Denn entscheidend für den Verkehrsaufwand ist in erster Linie nicht die räumliche Struktur, d.h. die Verortung menschlicher Aktivitäten, sondern entscheidend sind die räumlichen Interaktionsmuster. Diese haben sich weitgehend von den Vorgaben räumlicher Angebote gelöst. So wundert es auch nicht, daß es bisher noch nicht überzeugend gelungen ist, durch Sicherung oder Erhöhung der städtebaulichen Leitparameter Dichte und Mischung auch tatsächlich spürbaren Einfluß auf die Mobilitätsentstehung und -abwicklung zu nehmen.⁵⁰

Dezentralisierung und Verkehrssparsamkeit wären im Falle kleinräumiger Vernetzungen durchaus miteinander vereinbar. Während der aktuelle Entwicklungspfad in Richtung großräumiger Vernetzung und beliebiger, entfernungstoleranter Interaktionen führt, würde ein alternativer Entwicklungspfad bei gleichem Ausmaß der stadtregionalen Dispersion in Richtung kleinräumiger Vernetzung und kleinräumiger Interaktionen weisen. Abbildung 7 verdeutlicht diesen Sachverhalt:⁵¹ Ausgehend von einer Verteilung der Wohnnutzung im suburbanen Raum, erfordert eine Konzentration räumlicher Aktivitätsgelegenheiten (Arbeitsplätze, Versorgungs-, Bildungs-, Freizeiteinrichtungen usw.) ein mittleres Maß an räumlicher Interaktion bzw. Weglängen (Punkt A im dargestellten Dreieck). Die zunehmende Dispersion der Nichtwohnungen eröffnet zwei Entwicklungsrichtungen, deren jeweiliger Endzustand idealiert durch die Punkte B und C

(49) Vgl. die durch die Arbeiten von Newman, Kenworthy et al. angestoßene kontroverse Debatte um den Zusammenhang von Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität: Peter Newman, Jeff Kenworthy: *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook*. Aldershot 1989; Peter Gordon, Harry W. Richardson: *Gasoline Consumption and Cities. A Reply*. APA-Journal 55 (1989), 342–346; als Zwischenresümee zum Stand der Empirie: Randall Crane, Richard Crepeau: *Does Neighbourhood Design Influence Travel? Behavioural Analysis of Travel Diary and GIS Data*. UCTC Working Paper No. 374, University of California at Berkeley; Christian Holz-Rau: *Siedlungsstrukturen und Verkehr*. – Bonn 1997. = Mater. z. Raumentwickl., Bd. 84

(50) Es hat sogar den Anschein, als wenn der strategischen Fixierung der städtebaulichen Diskussion auf die „Alte Stadt“ (Innenstadt, Kernstadt) auch eine einseitig auf das Stadtzentrum bezogene Sicht des Verkehrs entspricht. Demgegenüber wird es in Zukunft auch darauf ankommen, den spezifischen Problemen und Ausgangsbedingungen von Mobilität und Verkehr in peripheren Lagen angemessen gerecht zu werden.

(51) In Anlehnung an John F. Brotchie: *Technological Change and Urban Form*. In: *Environment and Planning A*, 1984, vol. 16, S. 583–596; vgl. auch Wegener, Michael: *Die Stadt der kurzen Wege. Müssen wir unsere Städte umbauen?* In: Ders. (Hrsg.): *Erkundungen zukünftiger Raumstrukturen*. – Dortmund 1998. = *Dortmunder Beitr. z. Raumplanung* 84, S. 90–113

repräsentiert wird. Im ersten Pfad befinden sich die aufgesuchten Aktivitätsgelegenheiten nicht in räumlicher Nähe der Wohnung – weil dort entsprechende Angebote faktisch nicht vorhanden sind oder nahräumliche Angebote wegen mangelnder Attraktivität nicht genutzt werden.⁵² Dieser Pfad entspricht im wesentlichen der aktuellen Entwicklung und zieht die befürchteten Verkehrsmengen in Agglomerationen nach sich (Punkt B). Im dazu alternativen Pfad bilden sich Aktivitätsangebote im Nahbereich der Wohnungen, die von der Bevölkerung auch dort angenommen werden. Kleinräumige Vernetzung der Angebote und kleinräumige Interaktionen würden einen Verkehrsaufwand verursachen, der theoretisch sogar deutlich geringer sein könnte als in der „modernen“ Großstadt mit ihrer strikten Trennung zwischen Wohnnutzung und Aktivitätsgelegenheiten, wie in Punkt A dargestellt.

Das Einschwenken auf einen solchen alternativen Pfad erfordert eine Politik, die auf eine Erhöhung von Raumwiderständen zielt und der Förderung kleinräumiger Erschließungen und Vernetzungen den Vorrang einräumt gegenüber Möglichkeiten der großräumigen Distanzüberwindung. Dies ist nur über die Veränderung der relevanten Rahmenbedingungen realisierbar; allerdings dürften die gesellschaftlichen Kosten hierfür – so unsere Vermutung – erheblich geringer sein als für die Verände-

rung der rein quantitativen Flächennachfrage.

Im stadtregionalen Kontext liegt ein wichtiger Schlüssel zu einer kleinräumigen Vernetzung in einer angepaßten Infrastrukturpolitik, die die Verkehrserschließung in die Standortplanung integriert. Um dabei jedoch eine arbeitsteilige Stadtregion nach heutigen Maßstäben „lebensfähig“ zu erhalten, müssen die Restriktionen der physischen Erreichbarkeit durch weitreichende organisatorische Innovationen kompensiert werden. Genau hier sehen wir die Chancen und Einsatzerfordernisse für die vielfach beschworenen modernen Informations- und Kommunikationstechnologien.

Das Leitbild der „Informationsgesellschaft“ steht in engem Zusammenhang mit den umrissenen Diskursen der „Stadtauflösung“ und der „nachhaltigen Entwicklung“. Einerseits werden die modernen Technologien als Wegbereiter der Informationsgesellschaft für die postulierte Auflösung der Städte verantwortlich gemacht. Andererseits wecken sie nicht nur Hoffnungen und Wünsche in Bezug auf eine nachhaltige Entwicklung, sondern auch Bedenken und Ängste hinsichtlich der mit ihnen verbundenen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen.⁵³

Moderne Informations- und Kommunikationstechnologien können einen substantiellen Beitrag zur nachhaltigen Stadtent-

(52)
Zur Unterscheidung von räumlicher und individueller Trennung der Nutzungen siehe Aring, Jürgen; Schmitz, Stefan; Wiegandt, Claus-Christian: Nutzungsmischung – planerischer Anspruch und gelebte Realität. In: Inform. z. Raumentwicklung, 1995, H. 6/7, S. 507–523

(53)
Vgl. Burmeister, Klaus; Hokkeler, Michael: Nachhaltige Stadtentwicklung in der Informationsgesellschaft. In: Inform. z. Raumentwicklung, 1998, H. 1, S. 31–40

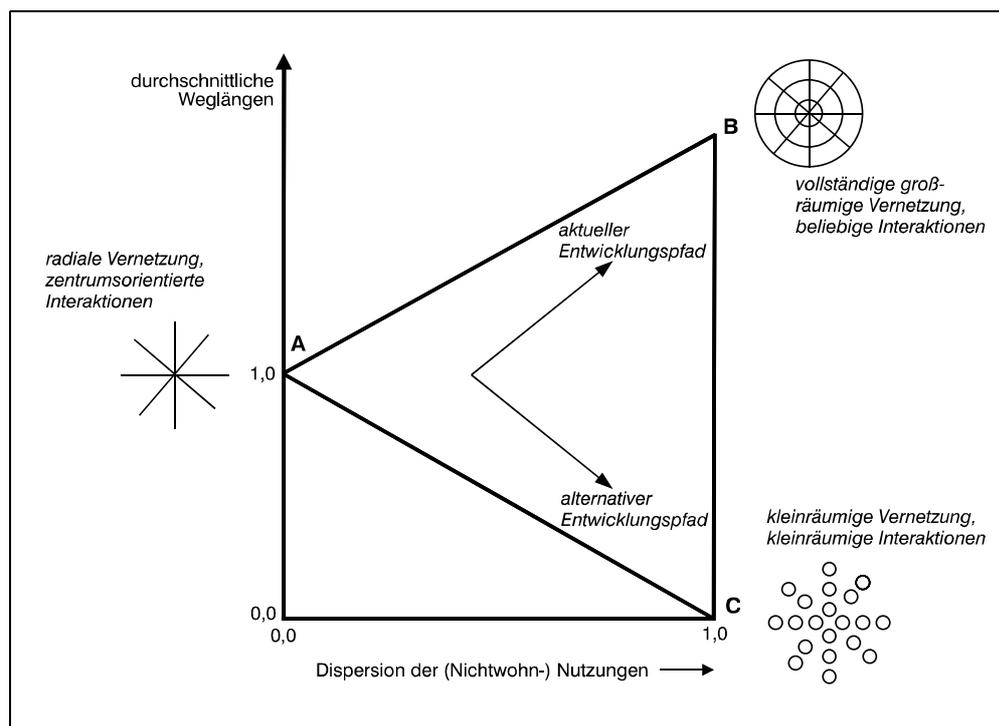


Abbildung 7
Entwicklungspfade
räumlicher Interaktionen
in Stadtregionen

Quelle: in Anlehnung an
Brotchie (1984)

Abbildung 8
Szenarien zukünftiger
Siedlungsstrukturen und
Interaktionsmuster

	Siedlungsstruktur	Interaktionsmuster
Urbanisierung (ca. 1850 - 1950)		
Suburbanisierung (ca. 1950-1980)		
Desurbanisierung (ca. 1980-2000)		
Zukunft 1: Fortsetzung der Desurbanisierung (Urban Sprawl)		
Zukunft 2: Reurbanisierung (Dezentrale Konzentration)		
Zukunft 3: Die nachhaltige Stadtlandschaft		

wicklung leisten, indem sie eine behutsame Dezentralisierung ermöglichen und stützen, ohne damit gleichzeitig wachsende Verkehrsmengen zu provozieren. In dieser Rolle bedeutet ihr Einsatz jedoch weit mehr als nur Verkehrsleitsysteme und ein telematikgestütztes Verkehrsmanagement. Unter dem Stichwort der „Telearbeit“ wird beispielsweise eine Richtung angedeutet, in der sich weiterreichende Einsatzmöglichkeiten eröffnen. Zugegebenermaßen sind die bisherigen Einschätzungen hierzu eher ernüchternd. So prognostiziert das

Fraunhofer-Institut nur unter günstigen Bedingungen und bei gezielter Gestaltung von Telearbeit und Telekooperation ein Vermeidungspotential von etwa acht Prozent des motorisierten Berufsverkehrs.⁵⁴ Trotzdem sollten, ohne einem blinden „Technikfanatismus“ anzuhängen, die gegenwärtigen Chancen genutzt und weitere Potentiale, die sich in einer Zeit des raschen Wandels der Technologien, der Wirtschaft und der Arbeitswelt mit ziemlicher Sicherheit bieten werden, ausgeschöpft werden. Da der berufsbedingte Personenverkehr

(54)
 Vgl. Rainer König: Telekommunikation und Verkehr – Können moderne Telekommunikationsanwendungen physischen Verkehr ersetzen? In: Kubicek u.a. (Hrsg.): Jahrbuch für Telekommunikation und Gesellschaft 1995. – Heidelberg 1996; Burmeister, Hockeler 1998

nur etwa ein Fünftel des motorisierten Personenverkehrsaufwandes ausmacht, wären allerdings Telematikstrategien, die lediglich auf eine Substitution des Berufspendelns hinauslaufen, zu eng gefaßt. Vielmehr ist für die verschiedensten Einsatzfelder moderner Technologien zu prüfen, inwiefern sie raumgreifende „Zwangsmobilität“ in verschiedenen Lebens- und Wirtschaftsbereichen – etwa in den Bereichen gewerbliche Wirtschaft, öffentliche Verwaltung, Kultur und Bildung – vermeiden helfen. In all diesen Einsatzbereichen sollten aber nicht nur die direkten verkehrlichen Wirkungen ins Auge gefaßt werden, sondern auch mögliche Synergieeffekte und Rückkopplungen mit anderen Bereichen des städtischen Lebens. Es wäre etwa denkbar, daß durch verstärkte Teleheimarbeit die Wohnquartiere an Bedeutung gewinnen und sich so neue Potentiale der Nutzungsmischung erschließen könnten.⁵⁵ Außerdem bietet die Tatsache, daß die Zugangsknoten zum Netz der „raumlosen“ Nachrichtenübermittlung gleichzeitig auch Tendenzen der räumlichen Konzentration aufweisen (Teleports), Anknüpfungspunkte für interessante Handlungsoptionen.

Moderne Informations- und Kommunikationstechnologien werden in Zukunft kaum das Allheilmittel zur Vermeidung von Verkehr werden. Hierzu sind beispielsweise in einer Gesellschaft, in der Fortbewegung immer häufiger auch Erlebnisaspekte beinhaltet, die Mobilitätsanlässe zu vielfältig. Solche Technologien können aber dennoch als Katalysator wirken, wenn es um eine stärkere kleinräumige Vernetzung, um eine Re-Integration urbaner Lebensbereiche und um kleinräumige Interaktionsmuster in Stadtregionen geht. Hieraus ergäbe sich ein völlig neues Szenario stadträumlicher Entwicklung (siehe Abb. 8). Da die Fortsetzung des aktuellen Prozesses der Desurbanisierung früher oder später an ihre natürlichen (und sozialen) Grenzen stößt, da eine Reurbanisierung – auch im Sinne einer dezentralen Konzentration – wenig Aussicht auf Erfolg hat, bietet unserer Überzeugung nach lediglich die Kombination aus disperser Siedlungsstruktur und kleinräumiger Interaktion den Hintergrund für eine alternative und realitätsnahe Vision einer nachhaltigen Stadtlandschaft. Voraussetzung dafür wäre ein offener Diskurs,

der das stadtkulturelle Erbe, die „europäische Stadt“, mit den Erfordernissen der heutigen Gesellschaft, der „Stadt der zweiten Moderne“, konfrontiert.

Schlußbemerkungen

Als Fazit unserer Überlegungen lassen sich folgende Punkte thesenartig festhalten:

1. Die Realitäten der Siedlungsentwicklung haben sich in den vergangenen Jahren sehr stark in Richtung einer dezentralen Struktur der Agglomerationen verschoben. Es führt kein Weg daran vorbei, diese veränderte Ausgangssituation anzuerkennen.
2. Damit verbindet sich auch die Notwendigkeit, die Leitbilder der räumlichen Planung an diese veränderten Realitäten anzupassen. Die Absicht, eine möglichst realitätsnahe Planung zu verfolgen, muß jedoch keineswegs bedeuten, grundlegende Ziele wie ökologische Tragfähigkeit, soziale Ausgewogenheit, ökonomische Entwicklungsfähigkeit aufzugeben. Die Frage ist vielmehr, welche Instrumente und welche Mittel diesem Zweck jeweils am besten gerecht werden können.
3. Vor dem Hintergrund einer angepaßten Ziel-Mittel-Konfiguration halten wir konstruktive Lösungen für die ganze Bandbreite der vorfindbaren siedlungs-räumlichen Typen für erforderlich – nicht nur für die Innenstädte und Zentren, sondern auch für die höchst unterschiedlichen Formen von „Peripherie“.
4. Um die notwendigen Anpassungen im System der räumlichen Planung zur Geltung kommen zu lassen, bedarf es zweifellos einer Modernisierung des Planungsprozesses auf der lokalen und regionalen Ebene. In den vergangenen Jahren sind dazu vielfältige Innovationen in Gang gesetzt worden, die wir als Akteurs-, Konflikt- und Interessenorientierung der Planung umschreiben würden.
5. Ohne Zweifel bedarf es dazu auch veränderter externer Rahmensetzungen, insbesondere einer Internalisierung der externen Kosten der Siedlungsentwicklung durch eine stärkere ökonomische Steuerung von Bodennutzung und räumlicher Mobilität.

(55)
Vgl. Holger Floeting, Busso Grabow: Auf dem Weg zur virtuellen Stadt? Auswirkungen der Telematik auf die Stadtentwicklung. In: Inform. z. Raumentwickl., H. 1 (1998), S. 17–30