

Suburbane Nutzungsmischung?

Der Wandel von Büroparks in der Region Rhein-Main

Hendrik Jansen
Frank Roost
Maike Wünnemann

In suburbanen Büroparks steigen die Leerstände angesichts veränderter Ansprüche an das Arbeitsumfeld und der Konkurrenz durch Projekte in den Kernstädten. Weil der Druck auf dem Wohnungsmarkt in den Metropolregionen wächst, lässt sich diese Herausforderung zu einem Umbau der Standorte zu gemischten Dienstleistungs- und Wohnquartieren nutzen. Dies kann mit einer systematischen Nachverdichtung verbunden werden und so auch dazu beitragen, die bisher für Suburbia charakteristische funktionale Trennung zu überwinden. Beispiele aus der Region Rhein-Main verdeutlichen die Potenziale unterschiedlicher Konzepte zur Neuschaffung einer Nutzungsmischung in suburbanen Dienstleistungsstandorten.

In den vergangenen 50 Jahren entstand im suburbanen Raum neben Ein- und Zweifamilienhausgebieten auch eine Vielzahl von Gewerbegebieten, die als Arbeitsorte und Versorgungszentren heute für einen großen Teil der Bevölkerung wichtige tägliche Aufenthaltsräume darstellen. Das meist bescheidene baukulturelle Niveau und die für Suburbia charakteristische Funktionstrennung und Automobilenorientierung haben dazu geführt, dass diese Bereiche trotz ihrer Alltagsbedeutung oft von wenigen Nutzungstypen geprägt sind, eine geringe Vernetzung mit der Umgebung aufweisen und kaum Aufenthaltsqualitäten bieten. Im Kontext der Reurbanisierung und wachsender Ansprüche an das Alltags- und Arbeitsumfeld ergeben sich für suburbane Dienstleistungsstandorte daher neue Herausforderungen. Dies gilt vor allem für ältere Büroparks, von denen viele angesichts der Konkurrenz durch neue Projekte große Leerstände aufweisen. Weil der Druck auf dem Wohnungsmarkt in den Metropolregionen zugleich wächst, wird dabei auch ein teilweiser Nutzungswandel zu gemischten Dienstleistungs- und Wohnquartieren möglich.

Da eine kleinteilige Nutzungsmischung in den jüngeren Teilen der suburbanen Siedlungsstrukturen trotz einer funktionalen Bandbreite an einzelnen Standorten (z. B. bezüglich des Einzelhandelsangebots) bisher eher die Ausnahme darstellt, eröffnet sich hier ein neues planerisches Aufgabenfeld. Eine Umnutzung suburbaner Dienstleistungsstandorte erschließt nämlich nicht

nur das quantitative Potenzial untergenutzter Flächen und Bauten, sondern ermöglicht auch in qualitativer Hinsicht Veränderungen. So kann der Nutzungswandel mit einer systematischen Nachverdichtung verbunden werden und dazu beitragen, die bisherigen städtebaulichen Defizite zu verringern. Der vorliegende Beitrag erörtert daher, unter welchen Rahmenbedingungen Büroparks weiterentwickelt und nachverdichtet werden können, mit welchen neuen Formen der Mischung von Wohn- und Dienstleistungsfunktionen dies verbunden sein kann und welche Ansprüche dabei an die Qualität der Gestaltung der Bauten und des öffentlichen Raums gestellt werden.

Als Grundlage geht der Beitrag auf die Herausbildung suburbaner Dienstleistungszentren und ihre Bedeutung im Funktionsgefüge der Metropolregionen ein. Im zweiten Schritt stellt er mit einem Exkurs über die Entwicklung ähnlicher Standorte in den USA dar, welche Potenziale zur Nachverdichtung die dortigen, als „edge cities“ bezeichneten suburbanen Dienstleistungszentren bieten und welche Rolle dabei die städtebauliche Qualifizierung spielt. Schließlich beschreibt der Beitrag anhand der Region Rhein-Main vertiefend, unter welchen Voraussetzungen sich in Deutschland Möglichkeiten zur Nachverdichtung von Büroparks mit Wohngebäuden ergeben. Aufbauend auf einer Kategorisierung der Standorttypen zeigt er an den Beispielen Frankfurt-Niederrad und Bad Homburg-Südcampus Strategien zur Schaffung neuer Formen der Nutzungsmischung auf. Damit liefert der Beitrag als

Dipl.-Ing. Hendrik Jansen, Stadtplaner, gründete 2012 das Planungsbüro BJP | Bläser Jansen Partner und ist zudem im Projekt „Neue Zentralitäten der metropolitanen Ökonomie“ als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) beschäftigt.
hendrik.jansen@ils-forschung.de

Prof. Dr.-Ing. Frank Roost leitet das Fachgebiet Stadt- und Regionalplanung an der Universität Kassel. Aktueller Schwerpunkt seiner Arbeit ist die Untersuchung von Suburbanisierungsprozessen und Strategien zur städtebaulichen Weiterentwicklung der urbanen Peripherie.
frank.roost@uni-kassel.de

Maike Wünnemann, M.Sc. Geographie, ist am Geographischen Institut der Ruhr-Universität Bochum und am ILS beschäftigt. Sie erforscht schwerpunktmäßig die städtebauliche Profilierung von Dienstleistungs- und Gewerbestandorten.
maike.wuennemann@ils-forschung.de

empirische Analyse Hinweise, ob und wie unterschiedliche Konzepte zur Umnutzung einzelner Gebäude, zur Durchmischung mittels Nachverdichtung oder gar zur umfassenden städtebaulichen Restrukturierung anwendbar sind.

Herausbildung und Wandel von suburbanen Dienstleistungszentren

Die in der Bundesrepublik seit den 1970er-Jahren verstärkte Gewerbesuburbanisierung setzte teilweise als Reaktion auf die Wohnsuburbanisierung ein, wurde aber auch durch endogene ökonomische Entwicklungsdynamiken wie den zunehmenden Logistik- und Büroflächenbedarf forciert (vgl. Karsten/Usbeck 2001; Hesse 2010). Viele Städte und Gemeinden förderten die Randwanderung von Unternehmen zudem durch die Ausweisung großer Gewerbeflächen im Umland, die dem lange Zeit vorherrschenden Leitbild einer angestrebten Entmischung der Kernstädte und Entlastung der älteren Zentren entsprach. Dadurch veränderten sich aber auch die Verhaltensmuster von Bewohnern und Beschäftigten: Ein Besuch der Kernstadt wurde seltener notwendig und die Suburbia entwickelte sich zum Ort des alltäglichen Lebens, in dem die Menschen nicht nur wohnten, sondern auch zur Arbeit pendelten und ihre Freizeit verbrachten. Diese in Bezug auf viele Alltagsfunktionen siedlungsstrukturelle Entkopplung des Umlands trug zu einer post-suburbanen Eigenständigkeit der Vororte bei und erzeugte neue, polyzentrische Mobilitäts- und Raummuster (vgl. Knapp 2010).

Die funktionale Trennung führte darüber hinaus zu einer Spezialisierung verschiedener suburbaner Gewerbestandorte, die jeweils durch eine Leitfunktion wie Bürodienstleistungen, Handel, Freizeit oder Logistik geprägt sind und sich als „Inseln mit eigenständigem Profil in einem weiträumigen Archipel“ (Kunzmann 2001) charakterisieren lassen. Damit ist vor allem in den Metropolregionen eine neue Form der Arbeitsteilung zwischen Kernstadt und Umland verbunden. Die intraregionalen Verflechtungsbeziehungen lassen sich an der räumlichen Verteilung unternehmensbezogener Dienstleistungen verdeutlichen: Knapp und Volkmann (2011) zeigen in Stu-

dien zur Entwicklung suburbaner Beschäftigungszentren in der Region Rhein-Ruhr, dass sich bestimmte Dienstleistungen wie Backoffices, Niederlassungen ausländischer Unternehmen oder Logistik auch konzentriert im Umland ansiedeln, insbesondere in Gewerbegebieten und Büroparks. Der suburbane Raum wird so für die direkte Zuwanderung von Unternehmen nicht nur aus der Kernstadt, sondern auch von außerhalb der Stadtregion oder gar dem Ausland attraktiv. Dabei entwickelt sich ein regionaler Aktionsraum, der durch eine funktionale Arbeitsteilung zwischen den suburbanen Zentren und der Kernstadt miteinander verflochten ist und somit gleichermaßen die graduelle Emanzipation wie auch die gegenseitige Abhängigkeit von Suburbia und Kernstadt unterstreicht (vgl. Knapp/Volkmann 2011). Während der Kern der Stadtregion die globalen Aufgaben übernimmt, um internationalen Ansprüchen an eine moderne Metropole gerecht zu werden, komplettieren die Vororte in ihren unterschiedlichen Profilen die ergänzenden Aufgaben, ohne die die zentralen Funktionen nicht wahrgenommen werden könnten (vgl. Siedentop et al. 2003).

Dieser Umstand zeigt sich auch in einer zunehmenden Ausdifferenzierung von Konzepten für neue Dienstleistungsstandorte. Der Bedeutungsgewinn von Wissen und die zunehmende Flexibilisierung, die Arbeitsprozesse ebenso wie Lebensstile umfasst, führen zu neuen Ansprüchen an Dienstleistungsstandorte. Viele Unternehmen suchen ein differenziertes Angebot an Zentralität, Urbanität und urbanem Leben, um Wissensarbeiter und Kreative an sich zu binden (Florida 2013). Diesen Ansprüchen an die Standorte begegnet die Angebotsseite auch durch die Entwicklung von „New Downtowns“ (Helbrecht/Dirksmeier 2009: 61 ff.). Solche häufig auf Konversionsflächen in den Kernstädten abseits des traditionellen Zentrums entwickelten Gebiete (wie z. B. der Medienhafen Düsseldorf) zeichnen sich nicht nur durch hochwertige Bürokomplexe, sondern auch durch eine Mischung mit Wohnbauten und eine aufwendige Gestaltung des öffentlichen Raums aus.

Auch in der Suburbia entstehen Prestigeprojekte mit internationaler Ausstrahlung und einer Ausrichtung auf Unternehmen mit speziellem Profil. Hierzu gehören die

in unmittelbarer Nähe der Flughäfen gelegenen Airport Cities, die sich an Unternehmen wenden, die von einer globalen Anbindung besonders profitieren. Gezielt für wissensintensive Unternehmen entwickelte Standorte zeichnen sich als Science Parks oder Innovationszentren durch öffentlich geförderte Gründerzentren oder die Bereitstellung einer gemeinsamen Kommunikationsinfrastruktur aus. Diese neuen Typen sind nicht nur durch eine spezifische funktionale Ausstattung gekennzeichnet, sondern werden auch oft von global agierenden Architekten gestaltet, weisen ein zielgerichtetes Standortmanagement auf und werden imagerträchtig vermarktet.

Ältere Bürostandorte der 1970er- und 1980er-Jahre können diese Attribute nicht aufweisen und sind somit im Wettbewerb um Investoren und Unternehmen nur noch wenig konkurrenzfähig, sofern sie dies nicht mit anderen Vorteilen wie einem besonders geringen Gewerbesteuerhebesatz oder einer herausragenden Erreichbarkeit wettmachen können. Diese Büroparks, im Sinne damaliger Planungsparadigmen als monofunktionale und automobilorientierte Standorte entwickelt, weisen aus heutiger Sicht baulich-räumliche Mankos auf: einen ungenügenden Mobilitätsanschluss abseits des Individualverkehrs, eine wenig fußgängerfreundliche und grobkörnige Bebauungsstruktur mit monoton bis anspruchslos gestalteten Bauten, eine zu großzügige Ausstattung mit Parkplätzen, eine lieblose Gestaltung von Abstandsflächen, fehlende Raumkanten oder Sichtbeziehungen sowie eine unzureichende Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen oder Treffpunkten. Hinzu kommen Unzulänglichkeiten bei zahlreichen Einzelgebäuden im Bestand, sowohl aufgrund ihrer nicht mehr zeitgemäßen baulichen und technischen Ausstattung als auch angesichts ihrer Ausrichtung auf eine „Single-Tenant-Nutzung“ mit einem hohen Anteil an Großraumbüros (Stadt Frankfurt am Main 2008: 8 ff.). Insgesamt führt dies teilweise zu hohen Leerständen in Büroparks älteren Typs.

Obwohl Monofunktionalität und mangelnde Vernetzung solcher und ähnlicher Standorte schon seit den 1990er-Jahren vor allem im Kontext der Diskussion um Thomas Sieverts' Publikation zur „Zwischenstadt“ (1997) als Mankos diskutiert werden

und auch in den Jahren danach Beiträge zu Fragen der Baukultur im gewerblichen Bereich erschienen (z. B. Stadtbaukultur NRW 2007), blieben umfassende Eingriffe oder Neukonzeptionen für suburbane Dienstleistungszentren in Deutschland in der Praxis bisher Ausnahmen. Dies mag oft am Vorrang ökonomischer Interessen vor städtebaulichen Vorzügen und den daher als gering eingeschätzten planerischen Gestaltungsmöglichkeiten liegen (Hüttenhain 2012: 31 ff.).

Die räumlich divergierenden Entwicklungen des Büromarkts werden aber immer deutlicher. Wachstum wird nur für Innenstadtlagen vorhergesagt, während für suburbane Bürogebiete geringe Wachstumspotenziale erwartet werden, die sich zudem auf hochwertige Objekte fokussieren dürfen. Daraus resultiert ein zunehmender Handlungsbedarf. Den Anspruch, suburbane Standorte zu qualifizieren, formulierte das BBSR (2015) auch im Forschungsfeld „Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten“. Einen Impuls könnten diese Ansätze erhalten, wenn analog zu den Forschungen über lebenszykluspezifische Herausforderungen, die sich aus der Alterung von Einfamilienhausgebieten der 1950er- bis 1970er-Jahre ergeben (Wüstenrot Stiftung 2012, BMVBS 2013, Berndgen-Kaiser et al. 2014), auch eingehender untersucht würde, vor welchen Problemen die in den 1970er- und 1980er-Jahren entstandenen suburbanen Gewerbebestände stehen, wenn sie das Ende ihres ersten Nutzungszyklus erreichen.

Nachverdichtung und städtebauliche Qualifizierung von „edge cities“ in den USA

Inwiefern solche Umbrüche auch eine Chance zur Weiterentwicklung der Standorte darstellen, lässt sich an der Entwicklung in den USA verdeutlichen. Dort setzte die Suburbanisierung unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs ein. Sie war so stark ausgeprägt, dass die amerikanischen „metropolitan areas“ im Vergleich mit europäischen Stadtregionen bis heute von einem extrem hohen Grad der Automobilabhängigkeit und des Flächenverbrauchs geprägt sind (Siedentop 2015). Damit verbunden ist auch die große Bedeutung von

suburbanen Dienstleistungszentren. Seit den 1960er-Jahren bildeten sich in der Nähe von Flughäfen und Autobahnkreuzen „edge cities“, die meist aus einer Kombination von Büroparks, Shoppingzentren, Fachmärkten und kleineren Bauten für Imbissketten bestehen (Garreau 1991). Da viele Konzerne ihren Sitz seit den 1970er-Jahren an solche Standorte verlagert haben, stehen diese den traditionellen Ortskernen bezüglich ihrer ökonomischen Bedeutung kaum noch nach oder haben sie sogar hinter sich gelassen.

Ein Beispiel dafür ist der nahe Washington D.C. gelegene Standort Tysons Corner in Virginia. Hier entstand seit 1960 eine Ballung von Bürohochhäusern und Shopping Malls, die die Quadratmeterzahl an privat vermarkteter Bürofläche und den Umsatz der Geschäfte der alten Downtown der Bundeshauptstadt übertrifft. So haben die größte Tageszeitung des Landes, USA Today, oder die Hotelkette Hilton ihren Sitz in Tysons Corner. Trotz der anspruchsvollen Nutzungen und der Bedeutung als Alltagsraum für Tausende von Vorortbewohnern bietet Tysons Corner kaum Aufenthaltsqualitäten, da den öffentlichen Raum überwiegend Abstandsgrün und große Parkplatzflächen prägen.

Eine Verlängerung der vom Stadtzentrum zum Dulles Airport verlaufenden U-Bahn-Linie, an der Tysons Corner auf halbem Wege liegt, wird nun jedoch zur Veränderung genutzt. In Erwartung der U-Bahn begann die Verwaltung des County of Fairfax bereits vor Jahren damit, Pläne zu entwickeln, wie sie die „edge city“ verdichten und in ein gemischt genutztes Quartier

umwandeln kann (County of Fairfax 2008). Das Konzept sieht vor, rund um drei neu entstehende U-Bahn-Stationen Abstandsflächen und Parkplätze durch eine fußgängerfreundliche Blockrandbebauung mit kleinteiliger Nutzungsmischung zu ersetzen. Einige größere Apartmentkomplexe wurden bereits errichtet, die meisten als „mixed-use developments“ mit Wohnungen in den oberen Stockwerken sowie Geschäften und Freizeitangeboten im Erdgeschoss. Diese an innerstädtische Viertel erinnernden Strukturen treffen in dem bisher von Einfamilienhausgebieten geprägten Umfeld auf eine Marktlücke.

Tysons Corner zeigt so, dass sich die Ansprüche an Bürostandorte gewandelt haben. Die wachsende Nachfrage nach Geschosswohnungsbau in der Suburbia eröffnet neue Optionen zur Nachverdichtung, weshalb auch private Investoren für die Umsetzung von solchen Konzepten, die zugleich mit städtebaulichen Qualifizierungsmaßnahmen für suburbane Lagen verbunden sind, gewonnen werden können. Es ist zudem ein herausragendes Beispiel für einen Trend zur Umnutzung bestehender Gewerbe- und Parkplatzflächen, für den es in der amerikanischen Suburbia bereits Hunderte von kleineren Beispielen gibt (Dunham-Jones/Williamson 2008). Solche in den USA – in Unterscheidung zu den altindustriellen „brownfields“ – auch als „greyfield redevelopment“ bezeichneten Projekte stellen nicht zuletzt deshalb ein großes Potenzial dar, weil viele der seit den 1950er-Jahren entstandenen gewerblich genutzten Bauten mittlerweile vakant sind. Die aktuellen Leerstandsdaten von etwa 10 % bei Einzel-

Abbildung 1
Der Vergleich des Bestands und der Planung für ein Teilgebiet der „edge city“ Tysons Corner verdeutlicht das große Potenzial für Nachverdichtungen suburbaner Dienstleistungsstandorte



Quelle: County of Fairfax 2008

handelsflächen an Durchgangsstraßen und über 20 % bei suburbanen Bürogebäuden bieten daher die Möglichkeit, Ansätze für einen grundlegenden Umbau der Suburbia zu entwickeln (Dunham-Jones 2015).

Diese Erfahrungen lassen sich zwar nicht direkt nach Europa übertragen, weil die Siedlungsstrukturen ebenso wie die sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen zu unterschiedlich sind. Da die Debatte über die Mankos von „edge cities“ in den USA aber bereits weit fortgeschritten ist, lassen sich aus den neuen Konzepten zumindest Anregungen und Kriterien erkennen, die auch in Deutschland für eine baulich-räumlich Qualifizierung suburbaner Lagen relevant sein können (Jessen/Roost 2015). So zeigt sich, dass die von baulichen Großstrukturen, automobilorientierter Erschließung und mangelnden Aufenthaltsqualitäten geprägten Büroparks angesichts einer veralteten Bausubstanz Potenziale zur Nachverdichtung bieten. Zumindest in Metropolregionen mit dynamischer Bevölkerungsentwicklung kann dabei der Wohnungsbau eine wichtige Rolle spielen und genutzt werden, um neue Formen der Nutzungsmischung und stadträumliche Strukturen mit verbesserten Aufenthaltsqualitäten zu entwickeln.

Neue Formen der Nutzungsmischung in Büroparks in der Region Rhein-Main

Als einer der bedeutendsten wirtschaftlichen Knotenpunkte in Europa hat die Region Rhein-Main eine dienstleistungsgeprägte metropolitane Ökonomie und weist vor allem aufgrund Frankfurts Rolle als wichtigster Finanzstandort Deutschlands einen großen und vielfältigen Büromarkt auf. Im Gegensatz zu den klassischen Global Cities handelt es sich aber um eine polyzentrisch organisierte Metropolregion mit einer vergleichsweise kleinen Kernstadt (Grove/Volkmann 2010). Anknüpfend an die einstige kleinstaatliche Struktur mit verschiedenen Zentren haben sich mehrere Städte in räumlicher Nähe herausgebildet, die wie der Finanzstandort Frankfurt bestimmte Leitfunktionen übernehmen – zum Beispiel Mainz als Medienstandort, Wiesbaden als Landeshauptstadt oder Darmstadt als Wissenschaftsstadt (Läpple/Soyka 2007: 58 ff.).



„Mixed-use developments“ mit einer Mischung aus Wohnungen und Geschäften im Erdgeschoss erschließen in der Suburbia von Washington D.C. eine Marktlücke und schaffen dort zugleich neue attraktive Stadträume.

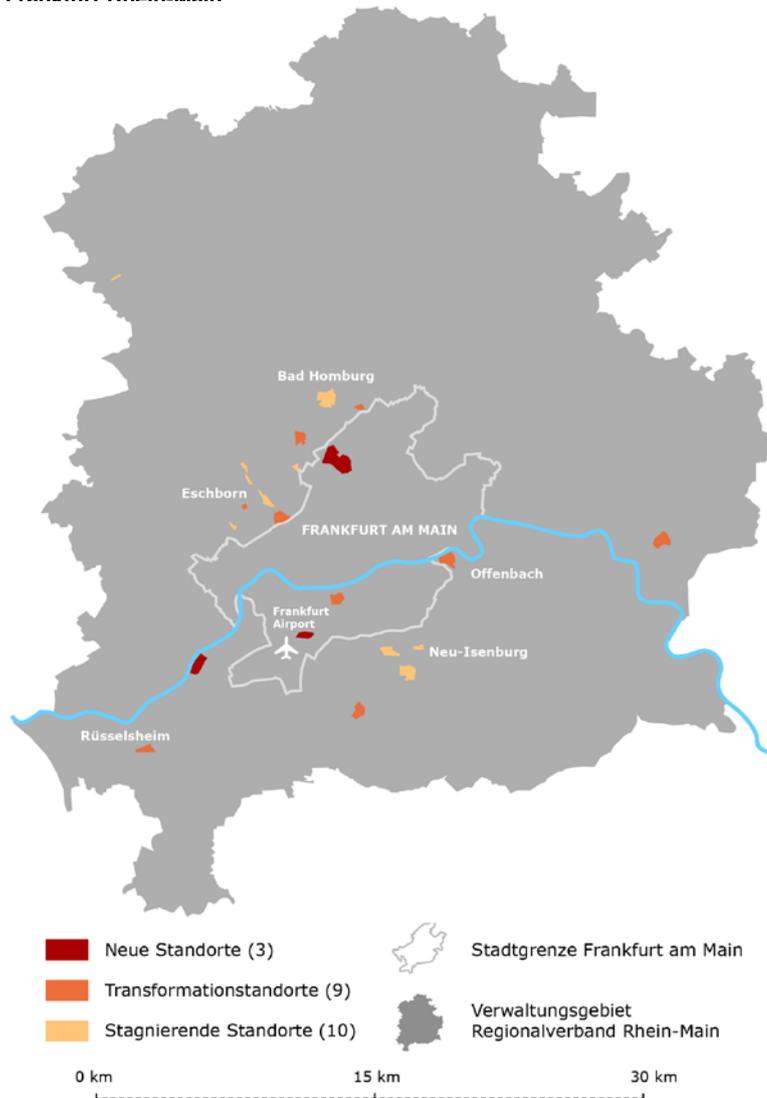
Foto: Frank Roost

Dieses arbeitsteilige System ergänzen kleinere Zentralitäten im suburbanen Umfeld (Krehl 2015). Dabei lässt sich eine Verdichtung von Dienstleistungsunternehmen im westlichen und südlichen Bereich der Region beobachten, während der Norden eher als landschaftlich geprägter Wohnstandort dient (Knippenberger 2015). Insbesondere in den nahe der Bundesautobahn 5 gelegenen Gemeinden am Taunusrand wie Eschborn befinden sich große Büroparks, die nicht zuletzt von den dort niedrigen Gewerbesteuerhebesätzen profitieren.

Suburbane Dienstleistungszentren in der polyzentrischen Region Rhein-Main

Seit den 1970er-Jahren entstanden in der Region nicht nur in kleineren suburbanen Gemeinden dezentral gelegene Büroparks, sondern auch in der Peripherie der Kernstädte, oft in unmittelbarer Nähe zueinander. Der vorliegende Beitrag fasst beide Lagen angesichts ihrer Ähnlichkeit unter dem Begriff „suburbane Dienstleistungszentren“ zusammen und analysiert sie hinsichtlich ihrer städtebaulichen Charakteristika. Er untersucht 22 Standorte im Planungsraum des Regionalverbands FrankfurtRheinMain mit einer hohen Arbeitsplatzkonzentration im Dienstleistungssektor (siehe Abb. 2).

Abbildung 2
Übersicht der untersuchten Dienstleistungsstandorte in der Region Frankfurt Rhein-Main



Quelle: Eigene Darstellung

Das zugrunde liegende Verständnis städtebaulicher Qualität knüpft dabei an Untersuchungen von Richard Florida (2005) an, der wichtige räumliche Eigenschaften von Standorten im Kontext der Wissensökonomie als „quality of place“ beschreibt. Zur Kategorisierung werden die relevanten baulich-räumlichen Eigenschaften der Dienstleistungsstandorte in Anlehnung an ältere Studien (Mielke et al. 2002; Bremer/Schmidt 2004; Reicher 2013) als Indikatoren städtebaulicher Qualität in fünf Gruppen eingeteilt: die funktionale Ausstattung, die Gestaltung der öffentlichen Räume, die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die Nutzung des Straßenraums sowie die Konnektivität der Standorte (siehe Abb. 3).

Werden diese Eigenschaften gemeinsam mit der Entwicklungsdynamik der Standorte – operationalisiert anhand von Gebäudealter, baulichen Aktivitäten, Neuvermietungen, Leerstand etc. – betrachtet, lassen sich in der Region Rhein-Main drei Typen von suburbanen Dienstleistungszentren erkennen: Neue Standorte, stagnierende Standorte und Transformationsstandorte.

Neue Standorte

Die neuen Standorte mit ihrer hohen Wachstums- und Entwicklungsdynamik sind meist in den letzten fünf bis zehn Jahren entstanden, so zum Beispiel die nahe dem Flughafen gelegenen Gateway Gardens oder der Campus Riedberg im Norden Frankfurts. Die durchschnittliche Größe dieser Gebiete

Abbildung 3
Zugrunde gelegte Aspekte der „quality of place“ an suburbanen Dienstleistungsstandorten und Indikatoren zu deren empirischer Erfassung

	Angestrebter städtebaulicher Zustand	Erfassung durch
1 Funktionale Ausstattung und Nutzungsmischung	<ul style="list-style-type: none"> Nutzungsgemischte Gebäudekomplexe Diversität der Nutzungen in Bezug auf Qualität- und Quantität 	<ul style="list-style-type: none"> Flächenverhältnis der Nutzungen im Gebiet Vertikale und horizontale Verteilung unterschiedlicher Funktionen
2 Differenzierung öffentlicher Räume	<ul style="list-style-type: none"> Gestaltung öffentlicher Räume Vegetation und naturnahe Elemente Aneignungsmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Typologisierung (Platz, Straße, Park etc.) Dimensionisierung Verbindung von Straße und Erdgeschosszonen
3 Art und Maß der baulichen Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> Architektonische Qualität und Diversität Sichtbeziehungen und Raumkanten Angemessene Geschossigkeit und Landmarken 	<ul style="list-style-type: none"> Geschossigkeit und Gebäudegrundfläche Materialität und Baualter Orientierung und Ausrichtung der Gebäude
4 Ausstattung und Nutzung des Straßenraums	<ul style="list-style-type: none"> Gute Orientierungsmöglichkeiten Geringe Stellplatzflächen Vegetation und Gestaltung 	<ul style="list-style-type: none"> Ausstattung mit öffentlichen Treffpunkten Aufenthaltsort, Sitzmöglichkeiten Organisation des ruhenden Verkehrs
5 Mobilität und Fußgängerfreundlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> Flächendeckende Erreichbarkeit mit dem ÖPNV Stellplatzflächen unterirdisch oder zentral organisiert Verfügbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten 	<ul style="list-style-type: none"> Erreichbarkeit durch ÖPNV und MIV Infrastruktur für Fußgänger (Wege, Ampelsysteme etc.) Infrastruktur für alternative Verkehrsmittel

Quelle: Eigene Zusammenstellung

beträgt zwischen 25 und 60 ha, ihre Dichte ist vergleichsweise hoch. Charakteristisch ist die Anbindung an Flughäfen, Schnellbahnhaltstellen oder Autobahnen.

Zudem kennzeichnet diese Standorte ein hohes Maß an städtebaulicher Planung und gestaltsichernden Instrumenten wie regulierenden Bebauungsplänen und Gestaltungshandbüchern. Dies zeigt sich auch an den öffentlichen Räumen, die gewisse Aufenthaltsqualitäten aufweisen. Meist sind sie als Kerngebiet (MK) ausgewiesen, was im Grundsatz auch Wohnnutzungen zulassen und so eine Nutzungsmischung ermöglichen würde.

Transformationsstandorte

Die Transformationsstandorte sind meist schon in den 1970er- und 1980er-Jahren entstanden und peripher gelegen, über das Straßennetz und ÖPNV-Anschlüsse aber gut angebunden. Beispiele sind das Gewerbegebiet Süd in Eschborn oder die Bürostadt Niederrad in Frankfurt. Art und Maß der baulichen Nutzung variieren stark und reichen von Hochhäusern mit geringer Grundfläche und bis zu 30 Geschossen (Finanzdienstleister, Beratungsunternehmen) über eingeschossige Flachbauten mit hoher Grundfläche (wie z. B. Baumärkte oder Großhandel) bis hin zu Einzelhandelsbauten oder Imbissständen.

Die Arbeitsplatzdichte ist mit bis zu 200 Beschäftigten pro ha durchaus hoch und zum Teil finden sich hochwertige Nutzungen, da zu den wichtigsten Mietern unternehmensnahe und Finanzdienstleistungen gehören. Die öffentlichen Räume sind zwar gepflegt, aber unterentwickelt und von Abstandsgrün gekennzeichnet. Durch den langen Entwicklungsprozess ist die Architektur der Gebäude heterogen, ältere Gebäude weisen oft qualitative Mängel oder Leerstände auf. Die gestaltsichernden Maßnahmen sind gering, meist sind die Areale lediglich als Gewerbegebiete ausgewiesen. Dies erschwert baurechtlich derzeit noch eine nachträgliche Mischung mit Wohnbauten. Im Prinzip bieten diese Standorte mit einer Ausdehnung von 60 bis 120 ha und hohen Leerstandsquoten aber gute Potenziale zur Nachverdichtung und Nutzungsmischung, nicht zuletzt, da sie bereits jetzt eine gewisse Veränderungsdynamik kennzeichnet.

Stagnierende Standorte

Die stagnierenden Standorte wie der Südcampus in Bad Homburg oder das Gewerbegebiet in Sulzbach sind noch deutlicher von einer geringen Wachstumsdynamik geprägt und weisen wenig Veränderungen auf. Oft handelt es sich um kleinere, überwiegend von Dienstleistern genutzte Gewerbegebiete, die in den 1970er- und 1980er-Jahren entstanden sind. Die öffentlichen Räume sind vernachlässigt, verfügen nur über geringe Aufenthaltsqualitäten und sind meist durch Stellplatzflächen geprägt. Nach den Kernarbeitszeiten sind diese Bereiche kaum belebt. Mit einer Ausdehnung von 10 bis etwa 25 ha und einer geringen Arbeitsplatzdichte von etwa 170 Beschäftigten pro ha ergibt sich bisher auch keine kritische Masse für weitere Nutzungen.

Diese Kategorisierung macht deutlich, dass vor allem in den älteren Standorten der 1970er- bis 1980er-Jahre Potenziale zur Nachverdichtung und Nutzungsmischung vorhanden sind, die aber je nach Lage, Größe und Dynamik variieren. Die Unterschiede werden im Folgenden an einem Beispiel für einen stagnierenden Standort, den Südcampus in Bad Homburg, sowie für einen Transformationsstandort, die Bürostadt in Frankfurt-Niederrad, verdeutlicht.

Südcampus Bad Homburg: Nutzungsmischung durch pragmatische Verdichtung

Das 21 ha große Gewerbegebiet entstand 1981 am Stadtrand von Bad Homburg und ist über die Autobahnen A5 und A666 verkehrlich angebunden. Etwa 50 Unternehmen mit rund 3.000 Beschäftigten haben sich hier angesiedelt – neben Konzernen wie Hewlett-Packard auch kleinere Firmen aus dem IT-Bereich sowie Bildungseinrichtungen.

Städtebauliche Struktur und Defizite

Das Gebiet prägen kompakte Baukörper mit wenigen Geschossen. Der bauliche Zustand der meist in den 1980er- und 1990er-Jahren entstandenen Gebäude ist durchschnittlich, aber oft auf die spezifische Nutzung der Erstmieter zugeschnitten. Viele der Gebäude orientieren sich zudem



Zuvor vom DuPont-Konzern genutztes leer stehendes Gebäude im Gewerbepark Südcampus in Bad Homburg Foto: Hendrik Jansen

Das größte Problem aber ist der langjährige Leerstand eines ehemals von der Firma DuPont genutzten Bürokomplexes. Der Baukörper ist konzipiert als „Single-Tenant-Gebäude“ mit großen Büroeinheiten, die über einen zentralen Erschließungskern verbunden sind, sodass eine kleinteilige Nutzung mit unterschiedlichen Mietern unmöglich ist. Da das Gebäude abgezäunt ist und zu verfallen beginnt, steigt mittlerweile auch der Leerstand im Umfeld.

Qualifizierungsstrategie

Um das Areal koordiniert weiterzuentwickeln, gründete sich auf Initiative der Wirtschaftsförderung Bad Homburg im Jahr 2012 die Standortgemeinschaft Südcampus. In diesem Zuge erfolgte auch eine Umbenennung von „Im Atzelnest“ zu „Südcampus“. Angesichts des Leerstands des DuPont-Gebäudes und des angespannten Wohnungsmarkts wurden Ideen für eine Wohnbauentwicklung auf dem 4,5 ha großen Gelände erarbeitet. Diese konkretisierte die Gemeinde 2015 mit einem Bebauungsplanverfahren, in dessen Zuge das bisherige Gewerbegebiet als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen werden soll. Das DuPont-Gebäude kann dann abgerissen und durch Neubauten für etwa 600 Wohneinheiten ersetzt werden. Von diesen wird der Großteil im Geschosswohnungsbau entwickelt, lediglich im Innenbereich werden auch kleinere Stadthäuser realisiert. Darüber hinaus streben Kommune, Stand-

kaum zum Straßenraum. Eine Gleisanlage, die das Gebiet durchtrennt, erschwert die Orientierung und sorgt dafür, dass sich kein zentraler Bereich herausbilden konnte. Die öffentlichen Räume weisen kaum Aufenthaltsqualität auf, lediglich die Bereiche vor den Bildungseinrichtungen (FH und International School) dienen als sozialer Treffpunkt. Ergänzende Nutzungen wie gastronomische Angebote oder Versorgungseinrichtungen finden sich nur im Umfeld und sind weder baulich noch funktional integriert. Die periphere Lage sowie der geringe Grad der Nutzungsmischung erschweren zudem die Ansiedlung weiterer, insbesondere kreativer Dienstleistungsunternehmen (vgl. Batke/Wolf 2015).

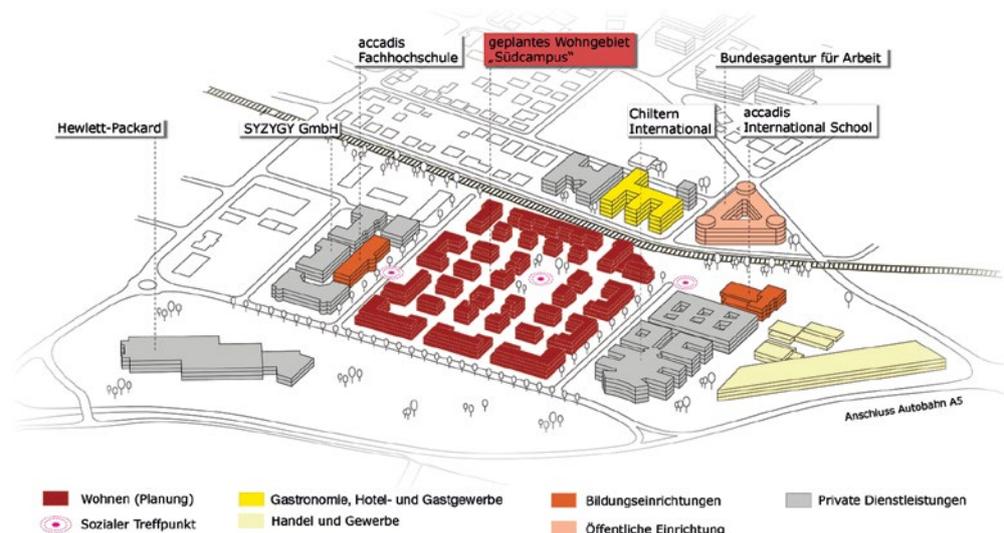


Abbildung 4
 Planungen für eine Nutzungsmischung im Südcampus Bad Homburg. Das rot dargestellte neue Wohnprojekt entsteht an der Stelle des ehemaligen DuPont-Gebäudes

Quelle: Eigene Darstellung

ortsgemeinschaft und Wirtschaftsförderung weitere Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Gebiets an, wie den Ausbau des Stadtbahnnetzes und die Ansiedlung oder den Ausbau von Einzelhandelseinrichtungen (vgl. Batke/Wolf 2015).

Dieser pragmatische Ansatz erzeugt zwar eine grobkörnige Nutzungsmischung und verbessert auch die Erschließung und Versorgung im Gebiet. Diese Ziele werden aber vor allem durch additive Einzelmaßnahmen erreicht; eine systematische städtebauliche Weiterentwicklung, die auch auf eine feinkörnige Nutzungsmischung und eine allgemeine Verbesserung der Aufenthaltsqualität abzielt, bleibt bisher aus.

Frankfurt-Niederrad: Nutzungsmischung durch systematische Verdichtung

Der seit den 1960er-Jahren entwickelte Büropark Niederrad liegt auf halbem Wege zwischen Zentrum und Flughafen in Autobahnnähe und ist auch über ÖPNV gut angebunden. Auf einer Fläche von 144 ha (davon 100 ha Kernzone) befinden sich 15.000 Arbeitsplätze, überwiegend aus dem Dienstleistungsbereich. Die Auslastung der Bauten sinkt jedoch seit Jahren. 2008 standen mit 300.000 m² fast ein Drittel der Büroflächen leer (Stadt Frankfurt am Main 2008: 4 ff.).

Städtebauliche Struktur und Defizite

Der 1962 aufgestellte Bebauungsplan formulierte das Ziel, eine „Bürostadt im Grünen“ zu entwickeln und wies das Areal als Sondergebiet (SO) mit einer monofunktionalen Struktur aus. Dem Leitbild der autogerechten Stadt entsprechend wurden Solitäre mit sechs bis 25 Geschossen in einer aufgelockerten Struktur errichtet. Die Freibereiche sind aber oft nicht allgemein zugänglich und wurden durch nachträglich errichtete Stellplätze reduziert.

Etwa seit dem Jahr 2000 hat sich die Leerstandsproblematik, die nicht zuletzt mit der Angebotsausweitung an anderen Standorten in der Stadt verbunden ist, im Büropark Niederrad verschärft. Zwei Arten von Gebäuden sind besonders betroffen: Ältere Gebäude, die in ihrer Ausstattung nicht



Die bisher wenig strukturierten und von Stellplätzen dominierten Freiflächen im Büropark Frankfurt-Niederrad sollen neu qualifiziert werden Foto: Frank Roost

mehr den heutigen Ansprüchen genügen, und jüngere Bauten mit großen Büroeinheiten von über 400 m². Deren Modernisierung scheint für Investoren unrentabel zu sein, da die Mietpreise in Niederrad zwischen 9 und 15 € liegen, was in Frankfurt dem Niedrigpreissegment entspricht (Binkele 2010; Colliers International Frankfurt GmbH 2015).

Qualifizierungsstrategie

Als Auftakt einer umfassenden Weiterentwicklung initiierte das Stadtplanungsamt Frankfurt 2007 eine Fachtagung sowie 2008 einen Ideenprozess zur Ausarbeitung eines neuen Konzepts. In dem daraus resultierenden Rahmenplan stellte es eine Strategie dar, die im Wesentlichen drei Optionen vorsieht:

- Umnutzung von Teilen der leer stehenden Bürobauten zu Wohnungen
- Abriss leer stehender, bautechnisch schwer umnutzbarer Bürogebäude und Ersatz durch neue Wohngebäude
- Bauliche Nachverdichtung auf Freiflächen durch Wohnnutzungen und ergänzende (soziale) Infrastruktur

Das Stadtplanungsamt strebt zudem eine Nutzungsmischung innerhalb der Gebäude an, wie zum Beispiel „Wohnen“ und „kleinteilige Büronutzung“ in den Obergeschossen kombiniert mit „Handel“ und



Der Umbau eines älteren Bürogebäudes zu einem Apartmentturm soll den Auftakt der Weiterentwicklung des bisherigen monofunktionalen Büroparks zu einem gemischt genutzten „Lyoner Viertel“ bilden

Foto: Frank Roost

„Versorgung“ in den Sockelzonen. Entlang der Quartiersstraßen beabsichtigt es eine möglichst geschlossene Bebauung, auch um ruhige rückwärtige Bereiche mit hoher Wohnqualität zu schaffen (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2008). Zudem soll die Freiflächenstruktur verbessert werden. An die Stelle diffuser Abstands- und Parkplatzflächen sollen klar strukturierte Freiräume mit einer sinnvollen Durchwegung treten. Dazu zählen die Schaffung neuer Grünverbindungen zum Stadtwald und zum Mainufer sowie die Weiterentwicklung einer zentral gelegenen Fläche zu einer „Grünen Mitte“, die erkennbar als Erholungsbereich definiert werden soll.

Da den baulichen Bestand überwiegend große und markante Bürogebäude prägen, wird auch für die Zukunft von einer großen Heterogenität der Bebauungsstruktur ausgegangen. Diesem Umstand trägt das Stadtplanungsamt mit einer flexiblen Ausweisung der Flächen, deren genaue Ausgestaltung erst im weiteren Planungsprozess konkretisiert wird, Rechnung (von Lüpke 2015). Da privates Engagement bei der Umsetzung eine entscheidende Rolle spielt, nutzt es intensiv informelle Planungsinstrumente wie Ansprache, Beratung, Moderation und Öffentlichkeitsarbeit. Unterstützend wirkt zudem seit April 2014 die Standortinitiative Neues Niederrad, an der 17 Unternehmen partizipieren (Standort-Initiative Neues Niederrad e.V. 2015). Um den Anspruch der Veränderung von einem monofunktionalen Standort zu einem gemischt genutzten Stadtquartier zu demonstrieren, verwendet die Stadt anstelle der alten Bezeichnung „Bürostadt“ den Begriff „Lyoner Viertel“ (abgeleitet vom Namen der wichtigsten Straße im Gebiet).

Die Änderung des Bebauungsplans 2010 schuf planungsrechtliche Voraussetzungen für die Umstrukturierung des Gewerbe- und Sondergebiets in ein ausdifferenziertes Quartier mit Misch-, Kern- und Wohngebietsanteilen. Seither wurde ein größeres Bürogebäude zu einem Apartmentkomplex umgebaut. Mehrere Wohnhäuser sind derzeit im Bau. Da der Wohnungsmarkt in Frankfurt einem anhaltend hohen Druck unterliegt, erscheint eine Umsetzung des Konzepts nicht unwahrscheinlich.

Das Vorhaben zeigt, dass der Bau neuer Wohngebäude in bisher monostrukturierter Büroparks grundsätzlich möglich ist. Fraglich bleibt dabei allerdings, ob sich solche Umnutzungen auch unter den Bedingungen eines weniger angespannten Wohnungsmarkts realisieren lassen würden, da diese Standorte im Vergleich mit anderen Stadtvierteln erst noch ihre Wohnquartiersqualitäten entwickeln müssen. Die Planungen für Frankfurt-Niederrad verdeutlichen aber mit ihrem Vorlauf und dem umfassenden Ansatz, dass sich eine Nachverdichtung von Gewerbestandorten mit einer systematischen Verbesserung der städtebaulichen Struktur und der Schaffung neuer Formen der Nutzungsmischung – in einer eher an Innenstädte als an Suburbia erinnernden Körnigkeit – verbinden lässt.

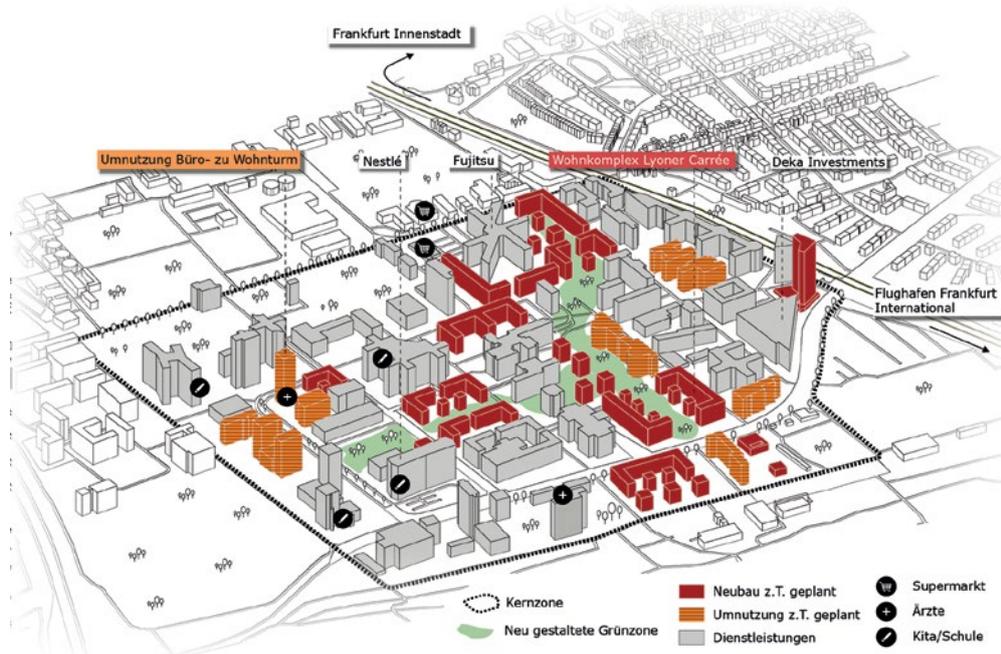


Abbildung 5
Die systematische Nachverdichtung am Standort Niederrad („Lyoner Viertel“) zielt auf eine neue Nutzungsmischung ab und wird mit einer Verbesserung der stadträumlichen Qualitäten verbunden

Quelle: Eigene Darstellung

Fazit

Die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstandenen Bereiche der Suburbia sind von einer automobilorientierten städtebaulichen Struktur, einem geringen baukulturellen Niveau vor allem im gewerblichen Bereich und – insbesondere in den Metropolregionen – einer funktionalen Spezialisierung geprägt. Die Aufgabe, dieses Patchwork von großstrukturierten Nutzungsinseln zu einem besser vernetzten Gefüge mit kleinräumlichen Qualitäten weiterzuentwickeln, findet in der Stadtforschung schon seit der Zwischenstadt-Debatte der 1990er-Jahre ihren Niederschlag, spielt in der Planungspraxis bisher aber eine untergeordnete Rolle. Einen neuen Impuls könnte das Thema dadurch erhalten, dass viele der in den 1970er- und 1980er-Jahren entstandenen gewerblichen Bauten das Ende ihres Verwertungszyklus erreicht haben und einer Erneuerung bedürfen. Dies zeigt sich bei älteren Büroparks in dezentralen Lagen, die angesichts der Ausdifferenzierung der Standorte im Kontext der Wissensökonomie eine sinkende Nachfrage kennzeichnet.

Wie der Exkurs über die USA, wo diese Herausforderungen besonders deutlich zutage treten, zeigt, bieten solche Umbrüche Möglichkeiten zur Weiterentwicklung von suburbanen Dienstleistungsstandorten, bei denen die Nachverdichtung mittels

Wohnungsbau mit einer städtebaulichen Qualifizierung und der Schaffung einer Nutzungsmischung verbunden werden kann. Da die Anzahl und die Bedeutung der „edge cities“ in den USA viel größer sind als die der suburbanen Büroparks in den deutschen Metropolregionen, ist zwar davon auszugehen, dass sich ähnliche Veränderungen bei uns in weniger drastischer Form ergeben werden. Zudem stellt die wachsende Nachfrage nach Geschosswohnungsbau in der Suburbia nur in den USA ein weitgehend neues Phänomen dar – in der Bundesrepublik mit ihrer stärker ausdifferenzierten Siedlungsstruktur und der nach wie vor starken Rolle älterer suburbaner Siedlungskerne handelt es sich dabei hingegen nur um einen graduellen Wandel. Die Analyse der Region Rhein-Main legt aber den Schluss nahe, dass auch hier Veränderungen der Nachfrage und der Ansprüche an Büroflächen und deren Umfeld zumindest zu gewissen Veränderungen der Nutzungsstruktur von suburbanen Dienstleistungsstandorten führen werden. In Zeiten wachsender Wohnraumnachfrage in den Metropolregionen kann dabei die Nutzungsmischung eine wachsende Rolle spielen.

Die beiden Fallbeispiele verdeutlichen die Bandbreite im möglichen planerischen Vorgehen zwischen Pragmatismus und

langfristiger Strategie. Im Fall des Südcampus Bad Homburg entsteht die Nutzungsmischung eher aus pragmatischen Gründen. Die Flächen sind auf dem entspannten Büromarkt ohnehin schwer vermarktbar, während neue Angebote für den Wohnungsbau in der Region dringend benötigt werden. Der Leerstand des ehemals von der Firma DuPont genutzten Bürogebäudes bietet somit ein einfach zu nutzendes Potenzial zur Nachverdichtung. Im Fall von Frankfurt-Niederrad zeigt sich hingegen ein strategisches Vorgehen mit einem langfristigen und schrittweise umsetzbaren Konzept, dem eine aufwendige Planungsphase der Zusammenarbeit von kommunalen Institutionen und privaten Akteuren vorausging. Die Nachverdichtung betrifft daher nicht nur Veränderungen einzelner Liegenschaften, sondern umfasst ein komplexes Programm aus Umbau, Rückbau und Neubau. Zudem zielt das Konzept darauf ab, die Gestalt- und Aufenthaltsqualität im Gebiet durch die Schaffung neuer Raumkanten, eine systematische Qualifizierung der bisher diffusen Freiräume sowie eine Verbesserung der Angebote zur alltäglichen Versorgung zu erhöhen – und verbindet so die Nachverdichtung mit einer kleinteiligen Nutzungsmischung.

Eine solche systematische Herangehensweise, die nicht nur auf kurzfristige Erfolge der Wohnraumschaffung abzielt, ist für die zukünftige Entwicklung der Suburbia von

hoher Bedeutung. Das große Potenzial der Weiterentwicklung suburbaner Büroparks und Gewerbeflächen kann zwar, wenn es mit einer Erhöhung der Dichte verbunden wird, eine nachhaltige Alternative zum weiteren Flächenverbrauch darstellen. Es wäre aber fatal, wenn solche Maßnahmen lediglich als einfache Reaktion auf akuten Leerstand in zersplitterten Einzelvorhaben mit Blick auf nur jeweils einen Teilraum umgesetzt würden. Anzustreben ist vielmehr eine umfassende Weiterentwicklung der suburbanen Siedlungsstrukturen insgesamt, die darauf abzielen muss, die stadträumliche Vernetzung, Orientierungsmöglichkeiten sowie Aufenthaltsqualitäten zu verbessern und so einige der typischen Mankos der Suburbia zu überwinden.

Wird die neue Nutzungsmischung aber in umfassenden planerischen Konzepten realisiert und weist sie eine adäquate Körnigkeit sowie eine Bebauungsstruktur auf, die unter Berücksichtigung kleinräumlicher Details und der Ausstattung der Erdgeschosszonen gestaltet wird, stellt sie eine große Chance dar. Die sich abzeichnende Notwendigkeit einer Umnutzung von Büroparks wäre daher ein gutes Experimentierfeld für die Nachverdichtung der Zwischenstadt, an dem sich zeigen lässt, wie in der Suburbia insgesamt eine Nutzungsmischung und eine stadträumliche Qualifizierung erreicht werden könnte.

Literatur

Batke, Anja (Regionalverband FrankfurtRheinMain, Bereich Kommunale Projekte); Wolf, Stefan (Leitung der Wirtschaftsförderung Bad Homburg), 2015: Leitfadengestütztes Interview der Autoren [geführt am 22.01.2015].

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2015: Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten. Zugriff: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2014/Gewerbegebiete/Gewerbegebiete_node.html [abgerufen am 120.05.2016].

Berndgen-Kaiser, Andrea; Bläser, Kerstin; Fox-Kämper, Runrid; Siedentop, Stefan; Zakrzewski, Philipp, 2014: Demography-driven suburban decline? At the crossroads: mature single-family housing estates in Germany. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 7. Jg. (3), S. 286–306.

Binkele, Andreas, 2010: Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Bürostadt Niederrad. Diplomarbeit am Städtebau-Institut der Universität Stuttgart. Stuttgart.

- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2013: Suburbaner Raum im Lebenszyklus. Berlin.
- Bremer, Stefanie; Schmidt, J. Alexander, 2006: Orte der Arbeit – Gestaltungsmöglichkeiten in Gewerbegebieten. Europäisches Haus der Stadtkultur e.V. (Hrsg.), Gelsenkirchen.
- Colliers International Frankfurt GmbH, 2015: Marktbericht Frankfurt. 1. Halbjahr 2015. Bürovermietung und Investment. Zugriff: www.colliers.de [abgerufen am 20.05.2016].
- County of Fairfax, 2008: Transforming Tysons: Overview of Tysons Land Use Task Force Recommendations. Fairfax.
- Dunham-Jones, Ellen, 2015: Umgestaltung von Suburbia: Ein amerikanischer oder ein globaler Trend? In: Jessen, Johann; Roost, Frank (Hrsg.): Refitting Suburbia: Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und den USA. Berlin, S. 95–112.
- Dunham-Jones, Ellen; Williamson, June, 2008: Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs. Hoboken.
- Florida, Richard, 2005: Cities and the creative class. New York, London.
- Florida, Richard, 2013: The Fading Differentiation Between City and Suburb. UrbanLand, Jg. 2013. Zugriff: <http://urbanland.uli.org/economy-markets-trends/the-fading-differentiation-between-city-and-suburb> [abgerufen am 20.05.2016].
- Garreau, Joel, 1991: Edge City: Life on the New Frontier. New York.
- Grove, Anna; Volgmann, Kati, 2010: Die deutschen Metropolräume im globalen Standortwettbewerb. RaumPlanung (153), S. 259–299.
- Helbrecht, Ilse; Dirksmeier, Peter, 2009: New Downtowns – eine neue Form der Zentralität und Urbanität in der Weltgesellschaft. Geographische Zeitschrift, 97. Jg. (2/3), S. 60–76.
- Hesse, Markus, 2010: Metropolitane Peripherien in Deutschland: Ein empirischer Überblick. DisP – The Planning Review, 46. Jg. (181), S. 69–79.
- Hüttenhain, Britta, 2012: Stadtentwicklung und Wirtschaft. Strategien und Handlungsansätze zur Entwicklung von Gewerbebeständen. Stadt + Landschaft, Bd. 6. Detmold.
- Jessen, Johann; Roost, Frank, 2015: Editorial: Refitting Suburbia – Umbau der Siedlungsstrukturen des 20. Jahrhunderts. In: Jessen, Johann; Roost, Frank (Hrsg.): Refitting Suburbia: Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und den USA. Berlin, S. 7–22.
- Karsten, Martin; Usbeck, Hartmut, 2001: Gewerbesuburbanisierung – Die Tertiärisierung der suburbanen Standorte. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 71–80.
- Knapp, Wolfgang, 2010: Transformation stadtregionaler Zusammenhänge: Eigenständigkeit und Funktionswandel. In: Dittrich-Wesbuer, Andrea; Knapp, Wolfgang; Osterhage, Frank (Hrsg.): Postsuburbanisierung und die „Renaissance der (Innen-)Städte“: Neue Entwicklungen in der Stadtregion. Detmold, S. 7–26
- Knapp, Wolfgang; Volgmann, Kati, 2011: Neue ökonomische Kerne in nordrhein-westfälischen Stadtregionen: Postsuburbanisierung und Restrukturierung kernstädtischer Räume. Raumforschung und Raumordnung, 69. Jg. (5), S. 303–317.
- Knippenberger, Ute, 2015: Airports and their regions. In: Conventz, Sven; Thierstein, Alain (Hrsg.): Airports, cities and regions. Regions and cities, Bd. 4. London, S. 86–101.
- Krehl, Angelika, 2015: Urban spatial structure: an interaction between employment and built-up volumes. Regional Studies, Regional Science, 2. Jg. (1), S. 289–307.
- Kunzmann, Klaus, 2001: Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregion. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 213–222.
- Läpple, Dieter; Soyka, Andrea, 2007: Stadt – Zwischenstadt – Stadtregion: Raumwirtschaftliche Transformationen in der Stadtregion Frankfurt/Rhein-Main. Zwischenstadt, Bd. 10. Wuppertal.
- Mielke, Bernd; Büchsenschütz, Kay; Preuss, Stefan, 2002: Aktuelle Entwicklungen beim Gewerbeflächenbedarf. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), Dortmund.
- Reicher, Christa, 2013: Städtebauliches Entwerfen. Wiesbaden.
- Siedentop, Stefan, 2015: Suburbane Räume unter Anpassungsdruck – ein deutsch-amerikanischer Vergleich. In: Jessen, Johann; Roost, Frank (Hrsg.): Refitting Suburbia – Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und den USA. Berlin, S. 23–42.
- Siedentop, Stefan; Kausch, Steffen; Einig, Klaus; Gössel, Jörg, 2003: Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume. Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Forschungen, Bd. 114. Bonn.
- Sieverts, Thomas, 1997: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Gütersloh, Basel.
- Stadt Frankfurt am Main, 2008: Von der Bürostadt zum Lyoner Viertel – Umstrukturierungspotentiale der Bürostadt Niederrad, Frankfurt am Main. Transformation eines monofunktionalen Bürogebietes. Frankfurt am Main.
- Stadtbaukultur NRW, 2007: Orte der Arbeit. Möglichkeiten zur gestalterischen Aufwertung von Gewerbegebieten. Werkstadtbericht, Bd. 5. Gelsenkirchen.
- Standort-Initiative Neues Niederrad e.V., 2015: Die Initiative. Zugriff: <http://www.lebendige-buerostadt.de/sinn/die-initiative.html> [abgerufen am 20.05.2016].
- von Lüpke, Dieter, 2015: Zuwendung zur Peripherie: Strategien der Innenentwicklung in einer wachsenden Stadt am Beispiel Frankfurt/Main. In: Jessen, Johann; Roost, Frank (Hrsg.): Refitting Suburbia – Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und den USA. Berlin, S. 173–189.
- Wüstenrot Stiftung (Hrsg.), 2012: Zukunft von Einfamilienhausgebieten aus den 1950er bis 1970er Jahren – Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Nutzung. Ludwigsburg.