



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



*Im Schatten der Reurbanisierung?
Suburbias Zukünfte*

Heft 3.2016

Informationen zur Raumentwicklung

Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt-
und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung (BBR)

Redaktionsschluss: 1. Juni 2016

Schriftleitung

Harald Herrmann
Markus Eltges
Robert Kaltenbrunner

Die Beiträge werden von der Schriftleitung/
wissenschaftlichen Redaktion gezielt akquiriert.
Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für
unaufgefordert eingesandte Manuskripte.
Die vom Autor vertretene Auffassung ist
nicht unbedingt mit der des Herausgebers
identisch.

Wissenschaftliche Redaktion

Dr. Brigitte Adam

Redaktion

Daniel Regnery
Friederike Vogel

Bezugsbedingungen: Jahresabonnement
72,00 € (6 Hefte einschl. Register) zzgl. Ver-
sandkosten (Inland: 10,80 €, Ausland: 19,80 €);
Einzelheft 19,00 € (versandkostenfrei) – Preise
incl. MwSt. Ihr Abonnement der Informationen
zur Raumentwicklung hat eine Laufzeit von
12 aufeinander folgenden Monaten. Es verlän-
gert sich um jeweils weitere 12 Monate, wenn
es nicht spätestens 6 Wochen vor Ende der
Laufzeit schriftlich beim Verlag gekündigt wird.
Siehe: www.bbsr.bund.de > Veröffentlichungen
> IzR

Satz und Gestaltung

Marion Kickartz

Druck

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Verlag und Vertrieb

Franz Steiner Verlag
Birkenwaldstraße 44
70191 Stuttgart
Telefon +49 711 2582-0
Telefax +49 711 2582-390
service@steiner-verlag.de

Nachdruck und Vervielfältigung:
Alle Rechte vorbehalten



und Buchhandel

ISSN 0303 – 2493

Im Schatten der Reurbanisierung? Suburbias Zukünfte

Heft 3.2016

Inhalt

		Seite
Brigitte Adam	Einführung	261
Harald Simons Lukas Weiden	Schwarmverhalten, Reurbanisierung und Suburbanisierung	263
Markus Hesse Ilka Mecklenbrauck Jan Polívka Christa Reicher	Suburbia – quo vadis? Mögliche Zukünfte und Handlungsstrategien für den suburbanen Raum	275
Hendrik Jansen Frank Roost Maike Wünnemann	Suburbane Nutzungsmischung? Der Wandel von Büroparks in der Region Rhein-Main	289
Sabine Müller-Herbers Manuela Skorka	Zwischen altmodisch, begehrt und neuen Entwicklungschancen. Anpassungsstrategien für ältere Einfamilienhausgebiete	303
Guido Sempell	Region ohne Plan – was wir aus Hamburgs Suburbia?	317
Thomas Pütz	Veränderung der (Pendel-)Mobilitätsmuster im stadtreionalen Kontext	331
Petra Lütke Gerald Wood	Das „neue“ Suburbia?	349
	Perspektiven für Suburbia. Die Sicht von Planern und Bewohnern	361

Im Schatten der Reurbanisierung? Suburbias Zukünfte

Einführung

Brigitte Adam

Die großen Städte boomen. Der Run auf innerstädtische Quartiere dominiert die Fachdebatte schon seit einigen Jahren ebenso wie die damit einhergehenden Probleme und Herausforderungen. Wie aber steht es gegenwärtig und in Zukunft um Suburbia?

Um eins der differenzierten Betrachtung in diesem Heft vorwegzunehmen und auf den Punkt zu bringen: Suburbanisierung gibt es weiterhin, in wachsenden Großstadtreionen besteht sogar der Eindruck, dass sie gerade wieder Fahrt aufnehme. Auch Prognosen gehen davon aus, wenngleich die jüngeren Menschen (die 18- bis unter 30-jährigen) nach wie vor bevorzugt in die Zentren der Großstadtreionen ziehen (BBSR 2012).

Reurbanisierung und Suburbanisierung müssen als parallel laufende Prozesse behandelt werden (Brake, Herfert 2012). Wachstum und Schrumpfung liegen als patchworkartiges Muster über den deutschen Großstadtreionen (BBSR 2015).

Als Fachthema hat die Suburbanisierung in den letzten Jahrzehnten viele Facetten entfaltet. Sie reichen von der Kritik an den aus dem Boden sprießenden Wohnreservoirs für Familien in der städtischen Peripherie und damit einhergehenden Umweltbelastungen, über die phänomenologische Betrachtung des Stadtumlandes als Zwischenstadt (Siewerts 1997) bis hin zur relativ neuen Frage schwierig zu vermarktender Ein- und Zweifamilienhausgebiete in den äußeren Randbereichen der Großstadtreionen.

In den 1990er-Jahren verschärfte sich die andauernde Kritik an der ausufernden

Besiedlung der großstädtischen Peripherie. Die immer weiter voranschreitende Zersiedlung der Landschaft und das hohe Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr stünden den Zielen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung entgegen (BfLR 1996). Zeitgleich löste das 1997 erschienene Essay „Die Zwischenstadt“ von Thomas Sieverts Fachdebatten aus, die über eine einfache Problematisierung hinausgingen. Eine neue Perspektive erfasste das Stadtumland als eigene Raumkategorie, in Teilen sogar als „emanzipiert“.

Noch vor wenigen Jahren – im Übergang von traditioneller Suburbanisierungskritik zur Entdeckung der Reurbanisierung – wurden Studien veranlasst, die, ausgehend von aktuellen Rahmenbedingungen, klären sollten, wie randwandernde Haushalte, vor allem Familien mit Kindern, für das Wohnen in der Stadt gewonnen werden könnten (u.a. BMVBS 2007) – Eine Fragestellung, die augenblicklich nicht mehr zu den vorrangigen zählt.

Die Suburbanisierung in deutschen Großstadtreionen war in den vergangenen Jahren tatsächlich rückläufig, gerade die äußeren Bereiche hatten – aggregiert betrachtet – am Ende des Jahres häufiger Bevölkerungsverluste als -gewinne zu verzeichnen. In stagnierenden Großstadtreionen blieben erste Baugebiete unbebaut, weil die Nachfrage fehlte (BMVBS 2013). In schrumpfenden Großstadtreionen waren die Wanderungsverluste der Kernstädte an das Umland schon länger rückläufig (BBR 2006). In einigen Gemeinden zeichnet sich kleinräumig eine homogene Alterung der Bevölkerung ab, wenn suburbane Wohnquartiere in den 1960er-, 1970er- oder

Dr. Brigitte Adam

ist Projektleiterin im Referat Stadt-, Umwelt- und Raumbeobachtung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung.

Arbeitsschwerpunkte:

- Stadtregionale Disparitäten
 - Integrierte Stadt(quartiers)beobachtung
 - Urbane Freiräume
 - Räumliche Nutzungskonflikte und Abwägungsprozesse
- brigitte.adam@bbr.bund.de

1990er-Jahren aus einem Guss entwickelt worden sind. Liegen sie in den ländlich geprägten Bereichen der Zwischenstadt, kommt es hier zu Problemen, die generell typisch sind für dünn besiedelte Räume: Allen voran die Gewährleistung der Mobilität und Versorgung für Menschen, die an ihrem Wohnort auf das Auto angewiesen sind, aber nun in eine Lebensphase treten, in der ihre persönliche Automobilität abnimmt.

Das Bevölkerungswachstum Suburbias hat über die Gewerbesuburbanisierung hinaus zur Anreicherung weiterer Funktionen geführt. Mittel- oder Kleinstädte im Umland üben mitunter eine hohe Anziehungskraft aus und sind Standorte überregional ausstrahlender Angebote – gewerblich, im Bildungsbereich oder auch für Freizeit- und Kultureinrichtungen. Aktionsradien der Suburbaniten spinnen ein Netz über die Stadtregion und sind längst nicht mehr ausschließlich radial auf die Kernstädte ausgerichtet. Auch aus der Perspektive der Kernstädte gibt es keine Einbahnstraße. Bestimmte, jüngere Bevölkerungsgruppen wohnen in der Stadt trotz hoher Preise, selbst wenn sie in Suburbia arbeiten und deswegen pendeln müssen.

Die Gemeinden Suburbias sind von ihren Funktionen her sehr unterschiedlich aufgestellt. Bestimmte Formen neuer Funktionalität wie etwa Factory-Outlet-Center in einzelnen Gemeinden werden von den „Nachbarn“ argwöhnisch beobachtet, würden doch die eigenen Innenstädte dadurch

noch weiter geschwächt. Insbesondere in den 1970er-Jahren zusammenhängend geplante mittel- oder kleinstädtische Innenstädte haben es offenbar besonders schwer sich zu behaupten; gerade jetzt, wo der Onlinehandel immer höhere Kaufkraftanteile an sich bindet. Auch die Kernstädte problematisieren solche Entwicklungen. Sie sehen sich als Oberzentren in der führenden Position im regionalen Einzelhandel.

Wie entwickelt sich die Suburbia zu Beginn des 21. Jahrhunderts? Spezifische Antworten geben die Beiträge in diesem Heft. Bevor Orte, Entwicklungen und Potenziale innerhalb der großstädtischen Suburbia intensiver beleuchtet werden, gibt es zum Auftakt einen Einblick in aktuelle und spezifische Tendenzen der Reurbanisierung. Der Kreis schließt sich am Ende des Heftes mit dem Statement eines Urbaniten. Wenn es um konkrete Maßnahmen zur Qualifizierung älterer Ein- und Zweifamilienhausgebiete oder die Durchmischung suburbane Bürostandorte zur Schaffung von Wohnraum in prosperierenden Regionen geht, dann drängt sich ein praktisches Problem auf. Die „Suburbia“ gibt es politisch und planerisch nicht. Sie besteht aus Gemeinden und Städten mit ihrer jeweils eigenen Selbstverwaltung. Innerhalb der Suburbia gibt es einzelne Kooperationen, aber eben nur einzelne. Das Maß vernetzter Strukturen und gemeinsamer Herausforderungen bilden sie nicht ab. Eine Regionalplanung, die speziell die Suburbia und ihre Kernstädte umfasst, ist die Ausnahme.

Literatur

- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.). Adam, Brigitte, Göttsche-Stellmann, Jürgen, Sturm, Gabriele: Divergenzen und Konvergenzen in Großstadtregionen – kleinstädtische Analysen. BBSR-Analysen KOMPAKT 01/2015. Bonn.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) Schlömer, Claus (Autor) (2012): Raumordnungsprognose 2030. Bevölkerung, private Haushalte, Erwerbspersonen. Analysen Bau.Stadt.Raum Band 9. Bonn 2012.
- Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR) (Hrsg.) (1996): Nachhaltige Stadtentwicklung. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.) Beckmann, Klaus J.; et al. (Bearbeiter) (2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf das Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. urn:nbn:de:0093-ON2107R126. = BBR-Online-Publikationen, Nr. 21/2007.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.) / Reicher, Christa; Hesse, Markus et al. (Bearbeitung) / Adam, Brigitte (Betreuung), 2013: Suburbaner Raum im Lebenszyklus. BMVBS-Online-Publikation Nr. 24/2013. Zugriff: urn:nbn:de:101:1-2014013119885 – www.bbsr.bund.de.
- Brake, Klaus; Herfert, Günter (Hrsg.) (2012). Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden 2012.
- Gatzweiler, Hans-Peter et al. (2006): Herausforderungen deutscher Städte und Stadtregionen. BBR-Online-Publikation, Nr. 8/2006.
- Sieverts, Thomas (1997): Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. – Bauwelt-Fundamente 118. – Braunschweig.

Schwarmverhalten, Reurbanisierung und Suburbanisierung

Harald Simons
Lukas Weiden

Seit mehr als 15 Jahren wird die These der Reurbanisierung diskutiert. Als Ursache wird vor allem eine Höherbewertung der städtischen Angebote und Vielfalt vorgebracht, also veränderte Präferenzen der privaten Haushalte. Dieser Beitrag aber widerspricht der These veränderter Präferenzen als Ursache für das Wachstum einiger Städte auf der einen Seite und der Schrumpfung vieler Regionen und einiger Städte auf der anderen Seite. Vielmehr hat sich ein Schwarmverhalten herausgebildet, das auf den Einbruch der Geburten Anfang der 1970er-Jahre und damit auf veränderte Rahmenbedingungen zurückzuführen ist. Dies ist weit gravierender als eine Präferenzveränderung. Präferenzen könnten sich wieder wandeln, die demografischen Rahmenbedingungen aber nicht.

Schwarmverhalten junger Menschen

Der Begriff des Schwarmverhaltens und der Schwarmstädte soll bildhaft verdeutlichen, dass die Reurbanisierung tatsächlich einer Konzentration auf einige ausgesuchte Städte entspricht. Aus allen Landesteilen steigen einige Vögel auf, bilden einen Schwarm, der sich in einzelnen Städten und dort in einzelnen Stadtvierteln niederlässt, wo sie für steigende Mieten sorgen. Dieser Artikel baut auf der Studie „Schwarmstädte in Deutschland – Ursachen und Nachhaltigkeit der neuen Wandermuster“ auf, die empirica im Auftrag des Bundesverbandes deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen (GdW) erarbeitet hat (Simons/Weiden 2015).

Um Schwarmstädte und Schwarmverlierer zu identifizieren, wurde in der zugrunde liegenden Studie ein neues Maß entwickelt, die Kohortenwachstumsrate (siehe Exkurs). Dies war notwendig, da althergebrachte Bevölkerungsmaße wie Abwanderungsraten oder Veränderungsrate der Bevölkerungszahl stark durch die Altersschichtungen und damit durch längst abgeschlossene Veränderungen dominiert werden und die aktuellen Veränderungen daher nur unzureichend aufzeigen. Die Altersschichtung gleicht aufgrund der schnellen Abfolge von Geburtenboom (Baby-Boomer, Honecker-Buckel) und Geburteneinbruch (Pillenknicke, Wendeknicke) sowie früheren Wanderungsbewegungen (Ost-West, Nord-Süd) insbesondere auf regionaler Ebene

der berühmten „Wettertanne“ (nach Bevölkerungsstatistiker Paul Flaskämper). Da Wanderungen aber stark altersselektiv sind, kann ein sinkender oder wachsender Wanderungsverlust auch auf eine veränderte Altersschichtung zurückzuführen sein. Die Abwanderung in einigen Regionen sinkt derzeit einfach aus dem Grund, dass nur noch wenige Wanderungswillige da sind. Dies kann jedoch nicht als eine Verhaltensveränderung interpretiert werden.

Die Verwendung von altersspezifischen Wanderungssaldoraten, wie dies Bucher/Schlomer (2012) taten, würde dieses Problem zwar lösen. Dann aber ließe sich die Gesamtwirkung nicht mehr mit einer Maßzahl bewerten. Wie wäre es zu interpretieren, wenn in der Altersgruppe der 20- bis 29-Jährigen eine Abwanderungsrate von 4 % und in der Altersgruppe von 30 bis 39 Jahren eine Zuwanderungsrate von 2 % vorliegen würde? Wäre die höhere Altersklasse doppelt so stark besetzt, würde sich der gesamte Wanderungssaldo ausgleichen. Wären hingegen beide Altersklassen gleich stark, dann nicht. Und wie würde der Wanderungssaldo in einem Jahrzehnt aussehen, wenn die schwach besetzte Generation der heute 20- bis 29-Jährigen zehn Jahre älter ist? Um die Stärke der Ab- und Zuwanderung vollständig zu bewerten, müssten die verschiedenen Abwanderungsraten somit in einer noch zu spezifizierenden Form gewichtet werden. Die Kohortenwachstumsrate leistet genau dies, hat aber darüber hinaus zwei weitere Vorteile. Zum einen muss

Prof. Dr. Harald Simons
ist Mitglied des Vorstandes der empirica ag und Professor für Mikroökonomie an der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur in Leipzig (HTWK).
simons@empirica-institut.de

Lukas Weiden
ist Diplom-Volkswirt und wissenschaftlicher Mitarbeiter der empirica ag.
weiden@empirica-institut.de

Exkurs: Anmerkungen zur Kohortenwachstumsrate

Die Kohortenwachstumsrate (KWR) basiert auf folgender Idee: Wenn im Jahre 2008 an einem Ort hundert 20- bis 24-Jährige lebten, dann müssten dort im Jahre 2013 auch hundert 25- bis 29-Jährige leben. Sind es mehr, sind welche im Saldo zugewandert, sind es weniger, dann sind welche abgewandert*. Entsprechendes wird dann für jede 5-Jahres-Altersklasse (= Kohorte) berechnet, wobei jeweils die Zahl der Gestorbenen kontrolliert wird. Die einzelnen Veränderungsdaten werden anschließend durch Multiplikation kumuliert. Dies kann dabei ebenso über alle Altersklassen (KWR 15–74) erfolgen wie über einzelne Abschnitte des Lebenszyklus (KWR 15–24 oder KWR 60–74). Im Ergebnis liegt eine Maßzahl vor, die die verschiedenen Wanderungsströme in nur einem Wert verdichtet. Dieser lässt sich wie folgt interpretieren: „Wenn sich die heute jeweils nachrückenden Kohorten so verhalten wie ihre Vorgänger (also z. B. 20 % abwandern), dann werden bis zum Alter von x Jahren y % abgewandert sein.“ Eine KWR von 100 bedeutet keine Veränderung, eine KWR von über 100 einen Gewinn und von unter 100 einen Verlust an Einwohnern.

Technisch wird mit dieser Vorgehensweise ein Altersquerschnitt als Alterslängsschnitt behandelt – ein Verfahren, das auch bei der Berechnung anderer demografischer Maßzahlen verwendet wird, z. B. bei der totalen Fertilitätsrate (TFR) oder der Lebenserwartung bei Geburt. Entsprechend unterliegt die kumulierte KWR den gleichen Einschränkungen.

Die wichtigste Einschränkung ist dabei, dass die KWR ebenso wie die TFR oder die Lebenserwartung bei Geburt keine Prognose ist, auch wenn sie prognostischen Charakter hat. Aus Altersquerschnitten abgeleitete Maßzahlen müssen stets unterstellen, dass sich das jeweilige Verhalten der Kohorten relativ zueinander nicht verändert. Dies ist aber häufig der Fall. So unterschätzt die TFR aufgrund des steigenden Gebäralters der Mütter (Tempo-Effekt, vgl. Bongaarts/Feeney 2006) die tatsächliche endgültige Kinderzahl je Frau deutlich (ca. 1,5–1,6 statt 1,3–1,4). Ebenso wird regelmäßig die Lebenserwartung bei Geburt unterschätzt, da die Sterbewahrscheinlichkeiten von Geburtsjahrgängen aus den 1920er-Jahren den heute Geborenen zugerechnet wird.

Insbesondere Zeitpunkteffekte können sich stark auf entsprechende Maßzahlen auswirken. Ein einprägsames Beispiel für einen solchen Zeitpunkteffekt liefert Hinde (1998): In der ersten Hälfte der 1960er-Jahre lag die TFR in Japan bei 2,0. Im Jahre 1966 sank sie auf 1,6 und stieg in den Jahren 1967 und 1968 auf 2,2. 1966 war das „Jahr des feurigen Pferdes“, das unglückbringend für neugeborene Mädchen sein sollte. Viele Frauen entschieden sich daher dafür, erst ein oder zwei Jahre später ein Kind zu bekommen. Die TFR zeigte erhebliche Veränderung an, die endgültige Kinderzahl pro Frau blieb aber praktisch unverändert.

Ein solcher Zeitpunkteffekt wäre in der KWR z. B. eine starke Zunahme der Zuwanderung, wie sie Deutschland seit dem Sommer 2015 erlebt. Sie erhöht grundsätzlich das gesamte Niveau der KWR auf Kreisebene, da diese nicht nach dem Vorher und dem Wohin unterscheidet. Dieser Artikel stützt sich aber noch auf den Zeitraum von 2008 bis 2013. Den Effekt der Zuwanderung gilt es demnach bei einer Aktualisierung der Berechnungen zu berücksichtigen.

* Die Berechnungen wurden durch Rückrechnung um den Zensusseffekt 2011 korrigiert.

nur auf eine Datenbasis zurückgegriffen werden, zum anderen werden auch Sterbefälle berücksichtigt, was insbesondere in den höheren Altersklassen relevant ist.

Junge Schwarmstädte

Erwartungsgemäß dominiert bei den jungen Menschen bis 24 Jahre (KWR 15–24, Geburtsjahrgänge 1989 bis 1998 im Beobachtungszeitraum) die Wanderung in die Hochschulstädte. Da aber heute – nach der massiven Bildungsausweitung und einem Anstieg der Studienanfängerquote von 29 % eines Jahrgangs Ende der 1990er-Jahre auf 53 % im Jahre 2013 – fast alle kreisfreien Städte über eine mehr oder weniger große Hochschule verfügen, profitieren sie auch fast alle von der Ausbildungswanderung (Ausnahmen Suhl, Remscheid, Bottrop, Dessau-Roßlau). Verlierer sind entsprechend alle Landkreise, zumindest falls sie nicht wie die Landkreise Gießen, Marburg und Tübingen über eine große Hochschule in der kreisangehörigen Kernstadt verfügen. Entsprechend könnte hier von einer Urbanisierung gesprochen werden, die aber auf die Bildungswanderung zurückzuführen ist.

Trotzdem lässt sich die Bildungsausweitung nicht direkt für den Bevölkerungsverlust der ländlichen Räume verantwortlich machen. Vielmehr fand der komplementäre Ausbau der Hochschulkapazitäten deutlich überproportional in Mittelstädten statt und nur unterproportional in Großstädten und klassischen Universitätsstädten. Die zumindest prozentual stärksten Zuwächse an Studierenden weisen vielmehr die Städte bzw. Landkreise Hamm, Schwäbisch-Hall, Rosenheim, Uelzen, Gera, Tuttlingen, Stade, Emsland, Hochsauerland-Kreis, Minden-Lübbecke, Euskirchen und Soest auf. Neue Hochschulen wurden zum Beispiel in Kleve, Wesel oder im Lahn-Dill-Kreis gegründet.

Die wirklich spannende Lebensphase, die letztlich zum deutlichen Bevölkerungsanstieg in den Schwarmstädten und zum Ausbluten der anderen Regionen führt, beginnt danach, also in der Phase des Berufseinstiegs und der beruflichen Festigung. Während einige Städte wie Würzburg, Bayreuth, Passau, Göttingen, Jena und Kaiserslautern hier stark verlieren – interpretierbar als ein Verlassen des Hochschulortes nach Ab-

schluss des Studiums –, gewinnen andere nochmals hinzu. Diesen Schwarmstädten gelingt es, die Gewinne aus der Bildungswanderung nicht nur zu halten, sondern weiter und zum Teil deutlich auszubauen. Junge Schwarmstädte definieren wir als Städte, in denen die Kohortenwachstumsrate für 15- bis 34-Jährige bei über 200 liegt, sich im Saldo also jeder Geburtsjahrgang verdoppelt.¹

Neben den Schwarmstädten profitiert zwar auch eine Reihe von Landkreisen von der Berufsanfängerwanderung. Dies sind aber meistens Landkreise im großzügig abgegrenzten Umland der Schwarmstädte. Damit kommt es hier auch zum Beginn der Suburbanisierung, die schwerpunktmäßig in den nächsthöheren Altersklassen bis 44 Jahre stattfindet. Abgesehen davon verlieren aber insgesamt 174 von 402 Kreisen bei der Berufsanfängerwanderung, davon 136 sogar ein zweites Mal, da sie nach der Ausbildungswanderung auch die Berufsanfängerwanderung auszehrt. Dieses Muster kann zum einen dahingehend interpretiert werden, dass nach Abschluss der Ausbildung oder des Studiums bzw. den ersten beruflichen Erfahrungen statt einer Rückwanderung aus den Studienorten in die Heimat vor allem ein Weiterwandern in die Schwarmstädte stattfindet. Zum anderen deutet der hohe Anteil der Doppelverlierer darauf hin, dass die Städte nicht nur die Studierenden verlieren, sondern auch Personen mit anderen Bildungs- und Berufswegen.

Es ist naheliegend, den Arbeitsmarkt als Ursache dieser Wanderung in die Schwarmstädte auszumachen. Gerade die noch jungen, mobilen Berufsanfänger dürften eher bereit dafür sein, für eine Arbeitsstelle umzuziehen. Regionales Bevölkerungswachstum entsteht aus regionalem Wirtschafts- und Arbeitsplatzwachstum. Die Folgerungen wären weitreichend: Schrumpfende Städte und Regionen müssten eine (noch) aktivere Ansiedlungspolitik verfolgen. Wachstumspolitik wäre Wirtschaftspolitik.

Tatsächlich aber hat sich auch zu unserem Erstaunen der Zusammenhang zwischen Arbeitsmarkt und Zuwanderung mit dem Aufkommen des Schwarmverhaltens in den letzten Jahren deutlich gelockert. Abbil-

Abbildung 1
Liste der jungen Schwarmstädte in Deutschland

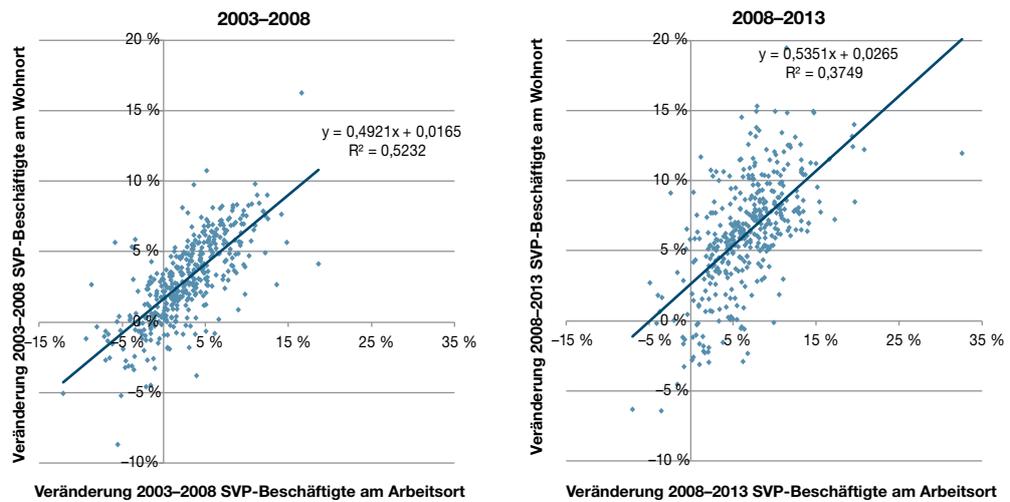
	KWR 15-34	Veränderung 2008 bis 2013		
		Bevölkerung insgesamt in %	Altersklasse 20 bis 34 in %	Altersklasse 30 bis 34 in %
München	336	7,1	11,7	19,5
Leipzig	325	7,6	14,6	31,9
Frankfurt/M.	325	7,8	11,3	15,6
Heidelberg	287	4,3	6,7	22,9
Darmstadt	287	5,7	16,3	16,2
Regensburg	277	5,2	11,8	18,7
Dresden	271	6,1	6,6	22,8
Karlsruhe	271	4,9	15,1	17,2
Freiburg	258	6,7	10,3	18,2
Stuttgart	247	4,4	9,1	15,2
Düsseldorf	242	3,0	8,4	10,4
Münster	241	5,4	8,9	18,2
Köln	236	4,2	8,6	10,8
Mainz	235	3,4	6,1	14,6
Offenbach	232	7,0	15,0	15,7
Kiel	231	3,5	10,8	12,0
Jena	231	3,2	3,2	27,5
Berlin	223	5,0	11,1	22,9
Braunschweig	218	3,3	12,4	17,1
Mannheim	213	2,9	12,4	15,8
Nürnberg	211	3,2	8,9	15,5
Bonn	210	3,7	10,2	15,2
Erlangen	209	2,4	8,8	19,7
Hamburg	209	3,2	4,5	10,6
Rostock	207	2,4	4,5	30,3
Landshut	206	5,6	11,8	9,8
Koblenz	206	2,3	13,7	15,9
Augsburg	205	3,9	11,2	15,1
Halle	205	0,8	5,1	20,0
Trier	203	1,9	6,9	17,8
Deutschland insgesamt	118	0,3	3,4	9,6

Quelle: Bevölkerungsfortschreibung (korrigiert um Zensus und Zweitwohnsitzsteuereffekte), Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

Abbildung 2 zeigt den Zusammenhang zwischen dem Wachstum der Beschäftigung am Wohnort und am Arbeitsort, wobei jeder Punkt für einen Landkreis oder eine kreisfreie Stadt in den Zeitabschnitten 2003 bis 2008 sowie 2008 bis 2013 steht. Würde jeder neue Beschäftigte in dem Kreis wohnen, in dem er seine neue Beschäftigung aufgenommen hat, müssten alle Punkte auf der 45°-Achse liegen.

(1)
Einige der Schwarmstädte mit einer KWR 15–34 von über 200 verlieren zwar in der Altersklasse 25 bis 34, trotzdem verbleibt die KWR 15–34 aufgrund sehr hoher Gewinne zwischen 15 und 24 Jahren bei über 200, z. B. in Trier, Jena, Heidelberg und Münster.

Abbildung 2
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohn- und am Arbeitsort



Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, eigene Berechnungen

(2) Einschränkung ist zu vermerken, dass die unterschiedlichen Wachstumsraten auch auf einem Basiseffekt beruhen können. In Städten mit hoher Arbeitsplatzzentralität, d. h. einer weit höheren Zahl an Arbeitsplätzen als an vor Ort wohnenden Beschäftigten, und damit einem hohen Pendlersaldo (z. B. Frankfurt, München, Wolfsburg), führt ein absolut gleiches Wachstum (z. B. je 10.000 zusätzliche Arbeitsplätze und 10.000 zusätzliche vor Ort wohnende Beschäftigte) zu einer geringeren Wachstumsrate der Arbeitsplätze, da die Ausgangsbasis höher ist. Eine hier nicht dargestellte Kontrollrechnung zeigt aber zum ersten, dass sich auch dort der Zusammenhang zwischen Arbeitsplatzwachstum und Beschäftigtenwachstum je 1.000 Einwohner stark abgeschwächt hat (R^2 sinkt von 0,69 zwischen 2003 und 2008 auf 0,48 zwischen 2008 und 2013). Zum Zweiten wäre ohnehin ein paralleles Wachstum von Arbeitsplätzen und Wohnortbeschäftigten für diese Städte eine deutliche relative Verbesserung, da dies hieße, dass es ihnen jetzt weit stärker als in der Vergangenheit gelänge, neu in der Region arbeitende Beschäftigte auch als Einwohner zu gewinnen.

(3) Das Auseinanderklaffen der Entwicklung von Arbeitsortbeschäftigten und Wohnortbeschäftigten kann nicht durch eine Gewerbesuburbanisierung erklärt werden, da die Wachstumsraten der Arbeitsortbeschäftigten in den Städten höher ist als in den Landkreisen. Zudem ist die Entwicklung in ländlichen Räumen umgekehrt. Hier wächst die Zahl der Wohnortbeschäftigten langsamer als die der Arbeitsortbeschäftigten.

Während der Zusammenhang im Zeitraum von 2003 bis 2008 noch sehr eng ist und die Schätzgerade tatsächlich mit einem Anstieg von 49° noch nahe der 45° -Achse liegt, ist der Zusammenhang im Zeitraum von 2008 bis 2013 deutlich schwächer. Die Punktwolke ist sichtbar größer, lockerer und steiler. Das R^2 als Maß für die Stärke des Zusammenhanges zwischen Wohn- und Arbeitsort sinkt von 0,52 auf 0,37. Zwei deutliche Beispiele: Im Saalekreis (Leuna, Merseburg, Schkopau) stieg die Zahl der Arbeitsplätze zwischen 2003 und 2008 um 4,8 %, die Zahl der dort wohnenden Beschäftigten mit 3,8 % etwas weniger stark. Zwischen 2008 und 2013 wuchs die Zahl der Arbeitsplätze dann deutlicher mit 5,5 %, die Zahl der dort wohnenden Beschäftigten aber nur um 0,1 %. In der nahegelegenen Stadt Leipzig wiederum stieg die Zahl der Arbeitsplätze zwischen 2003 und 2008 um 6,8 %, die Zahl der dort wohnenden Beschäftigten nur etwas stärker um 8,1 %. In den letzten fünf Jahren hingegen erhöhte sich die Zahl der dort wohnenden Beschäftigten mit 19,5 % weit stärker als die Zahl der Arbeitsplätze (+11,5 %). Ähnliche Entwicklungen finden sich zuhauf.²

Dieses zunehmende Auseinanderklaffen von Wohn- und Arbeitsort – wobei der Wohnort die Schwarmstadt ist und der Arbeitsort außerhalb der Schwarmstadt liegt – stellt einen echten Bruch mit den bisherigen vorherrschenden Interpretationsmustern

dar. Während das Pendeln zum Arbeitsplatz bislang vor allem vom Wohnort außerhalb aus – entweder aus strukturschwachen Regionen in die Arbeitsmarktzentren oder aus dem suburbanen Raum – erfolgte, gesellt sich zu diesem Pendlerstrom nun ein zweiter, der morgens aus der (Schwarm-) Stadt heraus- und abends wieder hinein-führt.³ Tatsächlich zeigt eine Analyse der Auspendlerzahlen, dass das Wachstum der Auspendler umso höher ist, je höher die Kohortenwachstumsrate ist (vgl. Abb. 3). Die Schwarmstädte gewinnen demnach Einwohner hinzu, die nicht vor Ort arbeiten. Die Hoffnung, dass sich mit einer Reurbanisierung das Volumen der Pendlerströme vermindern würde, wird sich nicht erfüllen.

Die Dimensionen sind drastisch. In der klassischen Einpendlerstadt München mit morgendlichen Staus in die Stadt hinein stieg die Zahl der dort wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen 2008 und 2013 um 60.000. Davon aber pendelt im Saldo jeder Dritte (20.000) aus der Stadt hinaus. Heute arbeiten bereits 26,2 % der in München wohnenden Beschäftigten nicht mehr in München, die Tendenz ist steigend. Diese Entwicklung ließe sich noch mit einer Gewerbesuburbanisierung erklären, auch wenn dann die Frage bleibt, warum die Arbeitnehmer den hohen Mieten in München nicht ausweichen und ihren Wohnsitz in der gegenteiligen Richtung nehmen. Nicht mit einer Ge-

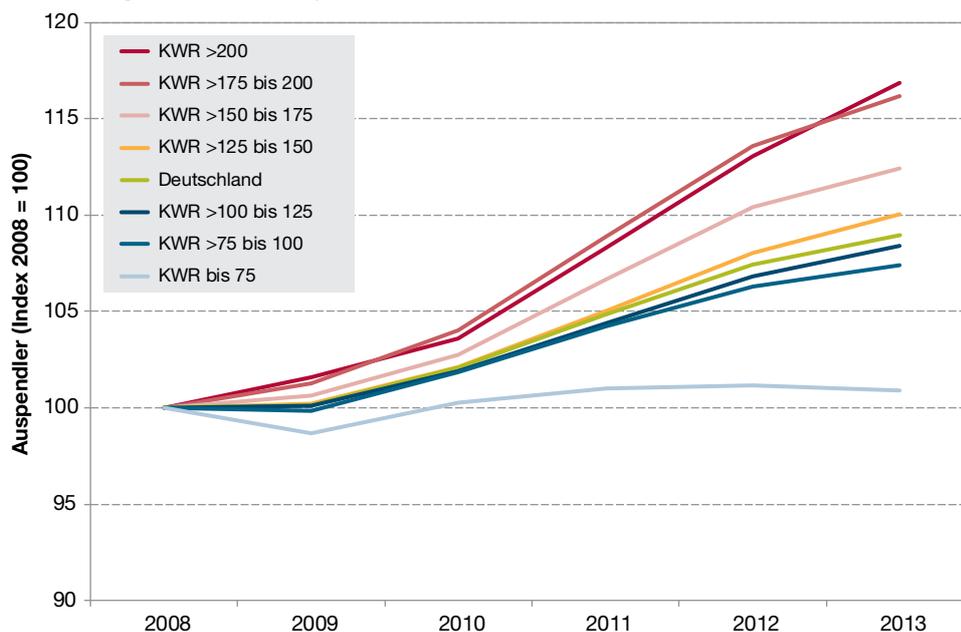
werbesuburbanisierung erklärbar ist aber die spiegelbildliche Entwicklung, dass ländliche Regionen sich zu Einpendlerregionen wandeln. Im sehr ländlichen Landkreis Waldeck-Frankenberg zum Beispiel erhöhte sich die Zahl der Einpendler in den letzten Jahren mit 1.700 Personen um 17,5 %, die Zahl der Auspendler hingegen nur um 380 Personen. Entsprechende Entwicklungen finden sich in praktisch allen sehr ländlichen Regionen Westdeutschlands sowie in fast allen Landkreisen Ostdeutschlands. Es ist heute nicht mehr außergewöhnlich und nicht mehr nur für einen Übergangszeitraum denkbar, dauerhaft und mehrmals die Woche aus Berlin nach Wolfsburg, Dessau oder Frankfurt/Oder zu pendeln und bei VW, im Umweltbundesamt oder an der Europa-Universität Viadrina zu arbeiten oder zu studieren. Die Hoffnung, dass sich das Volumen der Pendlerströme mit einer Reurbanisierung vermindern würde, wird sich nicht erfüllen.

Mit dem Auspendeln aus den Schwarmstädten verbinden sich für den Pendler erhebliche Aufwendungen. Zum einen direkt in Form von Zeit und Kosten der Mobilität, zum anderen aber auch indirekt in Form höherer Wohn- und Lebenshaltungskosten.

Da den Auspendlern grundsätzlich eine Alternative – ein Wohnort näher am Arbeitsort – zur Verfügung steht, lässt sich ein solches Verhalten nur mit einer gestiegenen Präferenz für das Leben in der Schwarmstadt erklären. Insofern bestätigt dies die These von der Höherbewertung der städtischen Angebote und Vielfalt hiermit voll. Allerdings mit zwei Anmerkungen: Zum einen profitieren nicht alle, sondern nur ausgesuchte Städte („Schwarmstädte“), sodass der Verdacht naheliegt, dass die Qualität des städtischen Angebots hier eine Rolle spielen muss.

Vor allem aber bedeutet eine Verhaltensveränderung noch keine Präferenzveränderung, vielmehr kann auch eine Änderung der Rahmenbedingungen die Ursache sein. Wenn der Preis für Bioprodukte sinkt, esse ich mehr Bioprodukte und weniger konventionelle Lebensmittel, aber meine Präferenzen haben sich nicht verändert, sondern der Preis. Die Unterscheidung zwischen Präferenz- und Verhaltensveränderung ist fundamental. Würden sich die Präferenzen ändern, ließe sich das Verhalten nicht mehr beeinflussen und die ausblutenden Regionen müssten hoffen, dass diese Mode wieder schnell endet. Wenn sich aber nur

Abbildung 3
Entwicklung der Zahl der Auspendler nach Kohortenwachstumsrate, 2008 bis 2013



Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, eigene Berechnungen

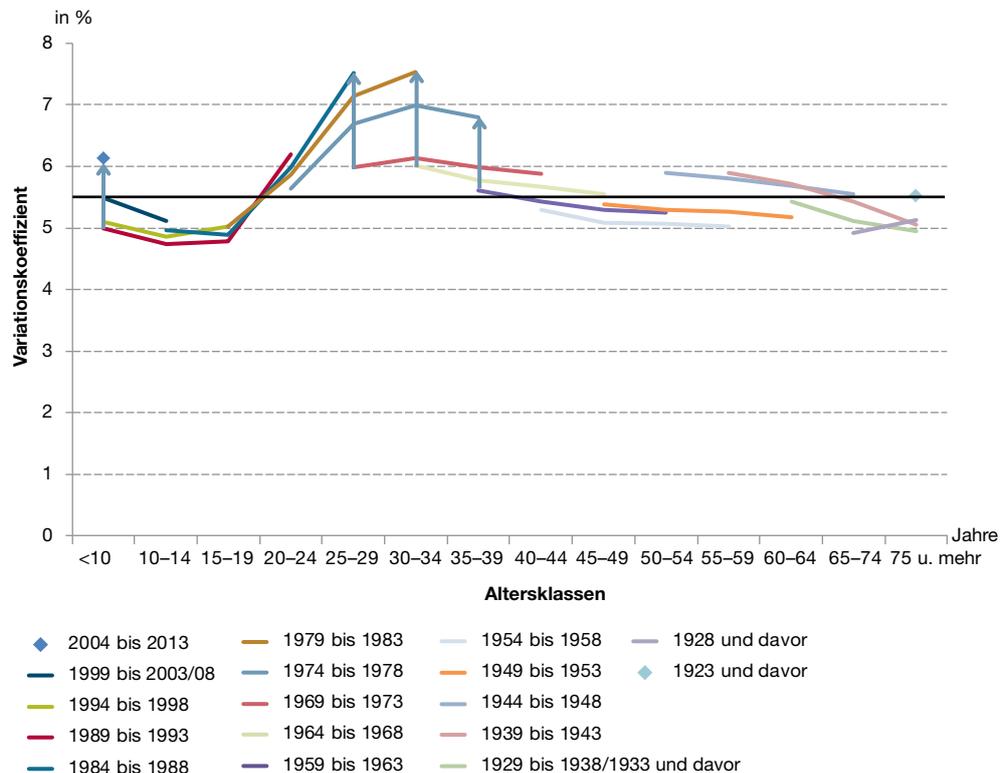
die Rahmenbedingungen verändert haben, kann auf diese möglicherweise zumindest regional Einfluss genommen werden. Hat sich mein Geschmack verändert, würde ich bis auf weiteres häufiger zu Bioprodukten greifen. Hat sich aber nur der Preis von Bioprodukten verändert, greife ich wieder verstärkt zu konventionellen Produkten, sobald er wieder steigt.

Erfahrungsgemäß ändern sich Präferenzen selten und langsam. Insofern stellt sich die Frage, welche Rahmenbedingungen sich verändert haben. Einen deutlichen Hinweis gibt Abbildung 4: Dargestellt sind Variationskoeffizienten der Bevölkerungsverteilung nach Altersklassen in den Jahren 1998, 2003, 2008 und 2013 in Deutschland. Variationskoeffizienten messen die Unterschiedlichkeit einer Verteilung, hier die Unterschiedlichkeit der Zahl der Einwohner bestimmter Altersklassen/Geburtsjahrgänge in den Kreisen Deutschlands. Je höher der Variationskoeffizient ist, desto stärker ist die Bevölkerung konzentriert. Da die Kreise in Deutschland unterschiedlich groß und unterschiedlich dicht besiedelt sind, ist

der durchschnittliche Variationskoeffizient über alle Altersklassen aussagegelos.

Interpretiert werden können aber die Unterschiede zwischen verschiedenen Altersklassen bzw. verschiedene Kohorten. Für Abbildung 4 wurden die Variationskoeffizienten für jede einzelne Altersklasse seit 1998 berechnet und die Werte für einzelne Kohorten verbunden. Der jeweils erste Punkt in der Linie gibt den Variationskoeffizienten im Jahre 1998 an. Der jeweils zweite Punkt den Variationskoeffizienten des gleichen Geburtsjahrganges, der nun im Jahre 2003 fünf Jahre älter ist usw. Die Veränderungen entlang einer Kohortenlinie beschreiben daher die Veränderung in der Konzentration im Raum, die durch Wanderungen entsteht. Die fett gezeichnete horizontale Linie gibt zum Vergleich den durchschnittlichen Variationskoeffizienten über alle Altersklassen wieder. Deutlich zeigt sich, dass sich sämtliche Geburtsjahrgänge vor 1968 bis 1973 (Alter 1998: 25 bis 29 Jahre; Alter 2013: 40 bis 44 Jahre) mehr oder minder durchschnittlich verteilten. Die großen Veränderungen finden bei den Geburtsjahrgängen danach

Abbildung 4
Variationskoeffizient der Bevölkerungsverteilung auf Kreisebene nach Kohorten, 1998–2003–2008–2013



Quelle: Bevölkerungsfortschreibung (korrigiert um Zensus), Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

statt. Die Geburtsjahrgänge 1974 bis 1979 verteilten sich als junge Erwachsene (20 bis 24 Jahre im Jahre 1998) sogar noch etwas unterdurchschnittlich, dann aber begannen sie sich stark zu konzentrieren – der Variationskoeffizient stieg deutlich an. Im Vergleich zu ihren Vorgängern ist hier ein regelrechter Sprung zu beobachten. Demnach verhält sich diese Kohorte anders als ihre Vorgängerkohorte. Jede Geburtsjahrgangskohorte ist seither in den einzelnen Altersklassen – soweit bereits beobachtbar – jeweils stärker konzentriert als ihre Vorgänger. Kurz und bündig: Die Geburtsjahrgänge 1974 bis 1979 (Alter in 2013: 35–39 Jahre) waren die ersten Schwärmer.

Dieser markante Sprung in der durch Wanderungen erfolgten Konzentration der Geburtsjahrgänge ab Mitte der 1970er-Jahre gibt unseres Erachtens den entscheidenden Hinweis auf die Ursachen des Schwarmverhaltens: Diese Geburtsjahrgänge sind die ersten Nach-Pillenknick-Geburtsjahrgänge. Sie zeichnen sich vor allem dadurch aus, dass es wenige sind. Wurden 1968 in Deutschland noch 1,215 Mio. Personen geboren, waren es 1978 mit 809.000 rund ein Drittel weniger. Die stärksten Rückgänge fanden in den Jahren 1972 und 1973 statt. Derzeit leben in Deutschland 6,9 Mio. Personen, die in den Jahren 1964 bis 1968 geboren wurden, aber nur 4,7 Mio., die zwischen 1974 und 1978 geboren wurden.

Dieser Rückgang um 2,2 Mio. Personen wurde bislang vor allem in Bezug auf die großen gesamtwirtschaftlichen Themen diskutiert, insbesondere die Rentenversicherung und den Arbeitskräftemangel. Unserer Auffassung nach ist der Geburtenrückgang aber auch verantwortlich für das Schwarmverhalten und damit letztlich für das Wachstum der Schwarmstädte.

Er hat zunächst einmal die banale Folge, dass die Mitglieder dieser Geburtsjahrgänge 2,2 Mio. weniger potenzielle Freunde und Partner haben, 2,2 Mio. weniger potenzielle Fußballkollegen, 2,2 Mio. weniger potenzielle Kneipengeher und Konzertbesucher. Jährlich finden 2,2 Mio. weniger Geburtstagsfeiern mit 2,2 Mio. weniger potenziellen Gästen statt. Da aber weiterhin 4,7 Mio. Altersgenossen existieren, scheint dieser Rückgang keine weiteren Auswirkungen zu haben. Einen Partner unter 4,7 Mio. Perso-

nen zu finden, sollte möglich sein – in den Niederlanden oder in Island ist diese Altersgruppe schließlich noch kleiner.

Dieses Argument aber übersieht, dass sich mit dem Rückgang die Dichte verändert hat, es also weniger gleichaltrige Personen pro Flächeneinheit gibt. Oder direkter ausgedrückt: weniger Gleichaltrige in jedem Dorf und in jeder Stadt in Fahrradentfernung. Der Rückgang der Dichte ist direkt spürbar. Zum einen, da die Zahl der in der Nähe wohnenden Personen gleichen Alters, und damit potenziell gleicher Interessen, geringer ist. Die Geburtsjahrgänge nach dem Geburtenknick müssen größere Entfernungen zurücklegen, um Personen mit gleichen Interessen zu treffen. Zum anderen benötigen viele Kristallisationspunkte des öffentlichen Lebens – Kneipen, Restaurants, Kinos, Einzelhandelsläden, aber auch Fußballvereine, Musikgruppen, Volksfeste bis hin zu Taxiständen – eine Mindestzahl an Kunden oder Teilnehmern. Werden diese Schwellenwerte unterschritten, schließt die Einrichtung und es fällt ein Kristallisationspunkt weg.

Der Rückgang der Bevölkerungsdichte und insbesondere das Unterschreiten von Schwellenwerten werden allerdings weniger oder sogar nicht mehr spürbar, je größer eine Stadt ist. So würden zum Beispiel auch bei einem deutlichen Rückgang der 30- bis 34-Jährigen in Berlin-Kreuzberg weiterhin mehrere tausend Personen dieses Alters in einem engen Umkreis wohnen. Auch wenn es vielleicht zehn Jahre zuvor nochmals mehr waren, reicht die Dichte weiterhin aus, um viele Einrichtungen zu erhalten oder genügend Freunde in Fahrradentfernung zu finden. Im Ergebnis würde die Angebotsdichte in größeren Städten auch ohne Wanderungen weniger abnehmen als in Kleinstädten und Dörfern. Damit steigt die relative Attraktivität mit der Größe der Stadt an – und dies löst unserer Auffassung nach das Schwarmverhalten aus.

Für diese Begründung des Schwarmverhaltens spricht auch, dass die Schwarmentwicklung in Ostdeutschland pointierter verläuft als in Westdeutschland, da hier mit dem Geburtenknick nach der friedlichen Revolution die heute nachwachsende Generation nochmals relativ schwächer besetzt ist als in Westdeutschland.

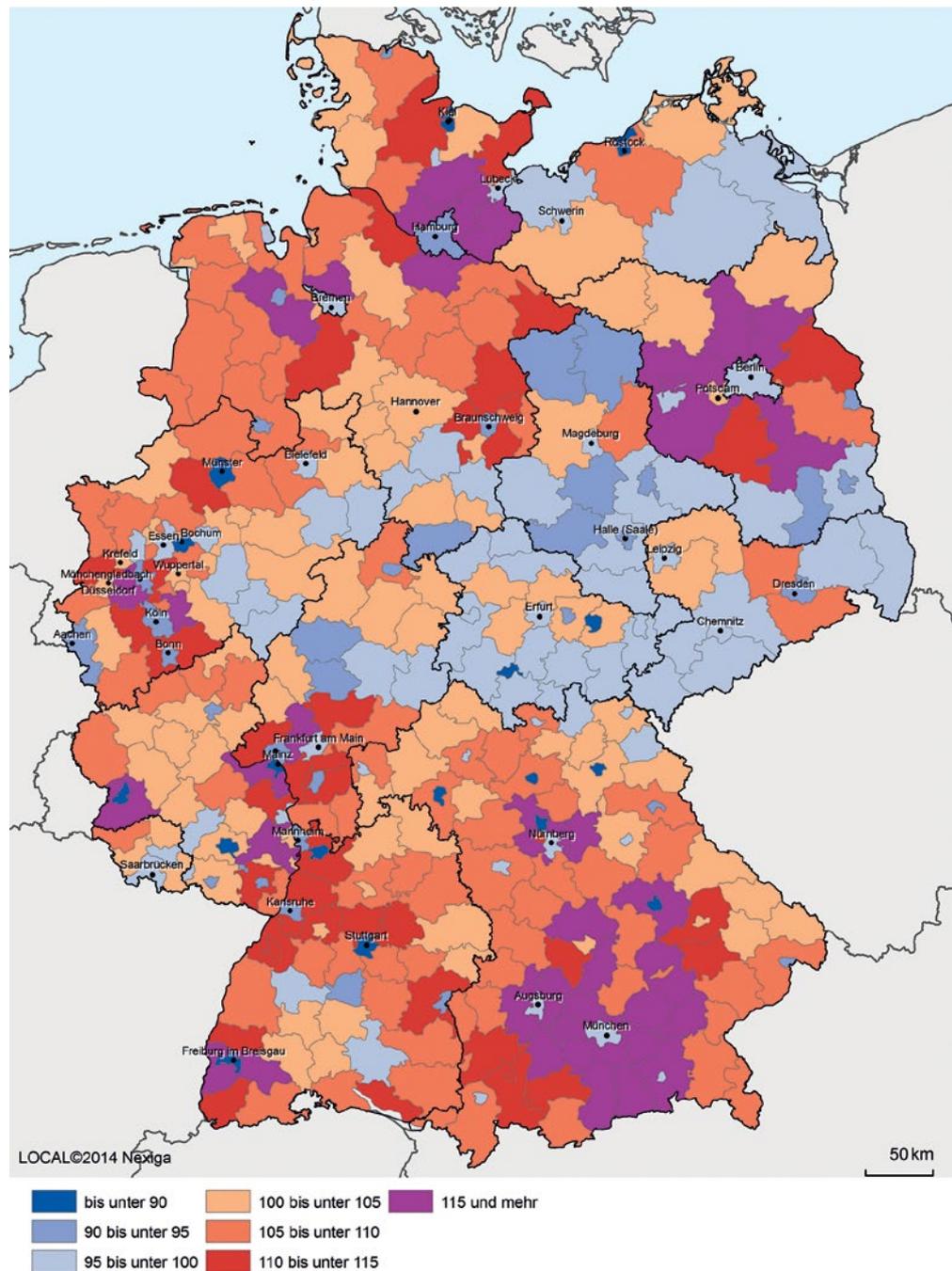
Suburbanisierung

An das Schwarmverhalten junger Menschen (bis 34 Jahre) schließt sich eine weitere Phase an, die hier vereinfacht als Suburbanisierung bezeichnet werden soll. Karte 1 stellt die Kohortenwachstumsrate zwischen 35 und 44 Jahren dar, also die 30- bis 39-Jährigen im Jahre 2008, die in den fünf Jah-

ren bis 2013 in die Altersklasse der 35- bis 44-Jährigen hineingelert sind. Dies waren im Beobachtungszeitraum 2008 bis 2013 die Geburtsjahrgänge 1969 bis 1978.

Die deutlichsten Veränderungen ergeben sich in den Umlandkreisen der Metropol-

Karte 1
Kohortenwachstumsrate 35–44, 2008–2013



Quelle: Bevölkerungsfortschreibung (korrigiert um Zensus und Zweitwohnsitzsteuereffekte), Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

regionen, während die Kernstädte meist verlieren. Die Aussage ist eindeutig: Die Suburbanisierung lebt!

Dass die Suburbanisierung weiter voranschreitet, ist allerdings nicht direkt ablesbar. So ging die Zahl der Einwohner in der Altersklasse der 35- bis 44-Jährigen sowie die Zuwanderung ebenjener in den letzten fünf Jahren in fast allen Landkreisen mit hoher Suburbanisierung tatsächlich zurück. Dieser Rückgang wurde aber nicht durch eine stärkere Neigung zum Leben in der Stadt („Reurbanisierung“) verursacht, sondern einzig durch die Geburtenentwicklung Ende der 1960er-, Anfang der 1970er-Jahre (Babyboom, Pillenknick), die die Zahl der potenziellen Suburbanisierer hat sinken lassen (vgl. Bucher/Schlomer 2012). Tatsächlich stieg die Kohortenwachstumsrate in den Umlandgemeinden sogar. Demnach hat die Neigung zur Suburbanisierung zu- und nicht abgenommen. Dies zeigt sich auch in Abbildung 4: Die Variationskoeffizienten jedes Geburtsjahrganges sinken ab dem 35. Lebensjahr.

Selbstverständlich treiben weiterhin die Wohnkosten oder genauer gesagt das Wohnkostengefälle zwischen Stadt und Umland die Suburbanisierung an. Sind die Wohnkosten in der Stadt niedrig, kommt die Suburbanisierung zum Erliegen. Dies gilt auch, wenn die Bevölkerung wie zum Beispiel in Leipzig zwar stark wächst, die Wohnkosten aber weiterhin vergleichsweise niedrig sind.

Aus Sicht der Wohnraumversorgung entlastet die Suburbanisierung weiterhin die Wohnungsmärkte in den überfüllten und teuren Kernstädten. Glücklicherweise, möchte man hinzufügen – man stelle sich die Entwicklung der Wohnkosten vor, wenn es tatsächlich eine Reurbanisierung gäbe und zusätzlich zu den unter 35-Jährigen auch noch die 35- bis 44-Jährigen in die Schwarmstädte ziehen oder vollständig dort bleiben würden.

Wanderungsverhalten der Älteren

Während sich die Bevölkerungsverteilung in der Altersklasse zwischen 45 und 59 Jahren nur wenig verändert, ist bei den Älteren wieder eine spannende Entwicklung zu

beobachten. In Karte 2 ist die Kohortenwachstumsrate 60–74 zwischen 2008 und 2013 dargestellt. Auch wenn die Bevölkerungsverteilung weit geringer ist als bei den jungen Schwärmern und der Suburbanisierung (Skalierung der Karten beachten), so ist doch eine eindeutige Bewegungsrichtung zu erkennen – aus den Großstädten hinaus in die landschaftlich attraktiven Kreise am Alpenrand und an den Küsten. Von einer Reurbanisierung kann hier keine Rede sein, eher von einer „Reruralisierung“ in attraktive Gegenden.

Die größten Gewinner finden sich entlang der Nord- und Ostseeküste (Ostholstein KWR 60–74: 110, Ammerland 111, Aurich 107, Dithmarschen 107) und entlang des Alpenrandes (insb. Garmisch-Partenkirchen 115). Hinzu kommen einige prominente Städte (Baden-Baden 108, Potsdam 107, Landshut 107, Weimar 105) sowie Landkreise wie Ahrweiler (107) oder Lüchow-Danzenberg (108) und das Berliner Umland.

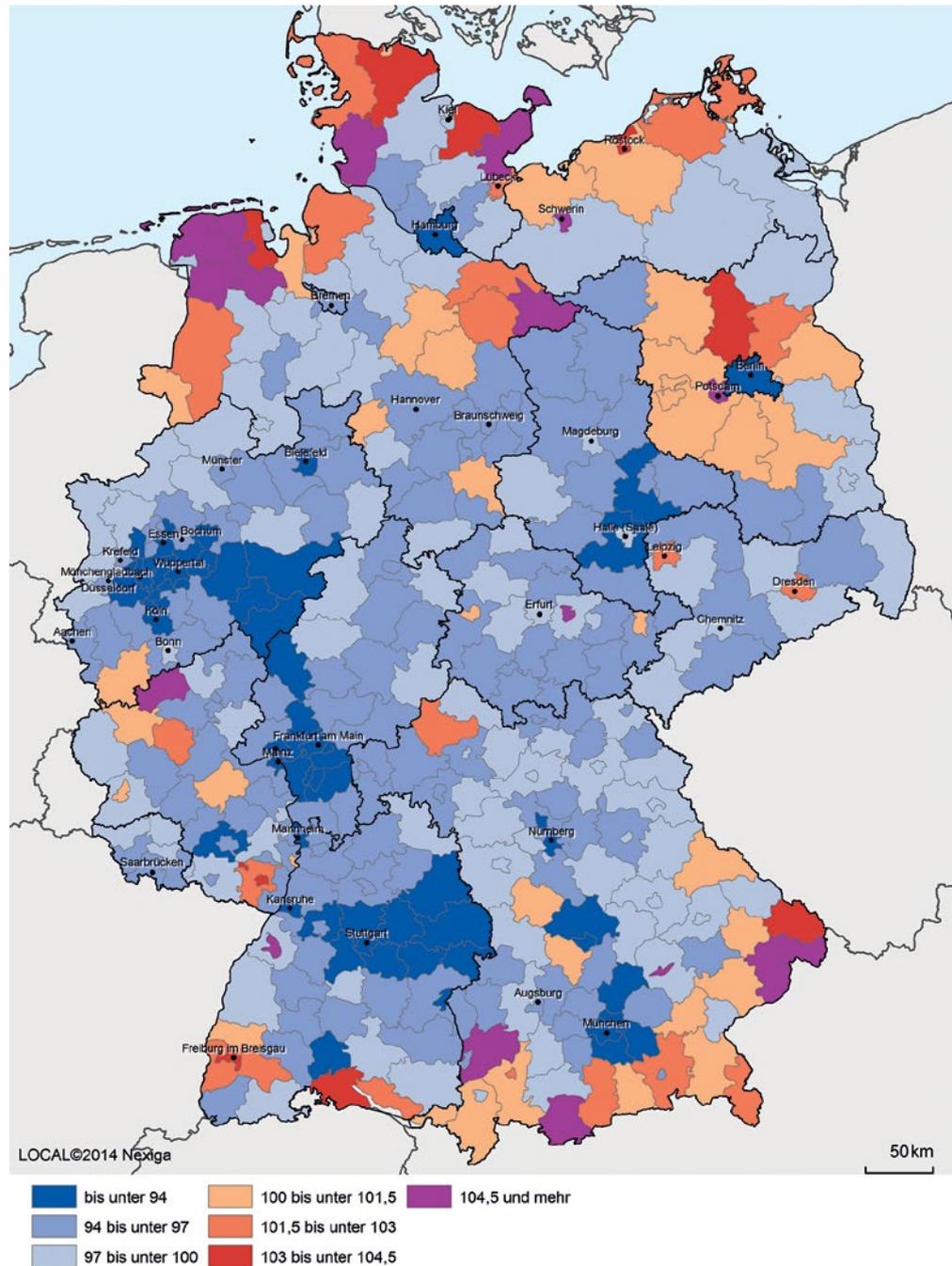
Die stärksten Verlierer der Altenwanderung sind die meisten Großstädte, die von den jungen Schwärmern deutlich profitieren – mit der Ausnahme von Leipzig, Dresden und Freiburg. Am stärksten verliert München mit einer Kohortenwachstumsrate von 86: 14 % der Münchner verlassen demnach im Saldo die Stadt im Alter (bis 74 Jahre) wieder. Ebenfalls deutlich verlieren Stuttgart (88), Düsseldorf (88), Köln (89), Wiesbaden (89), Frankfurt (90), Offenbach (86) sowie Hamburg (90). Dazu kommen teure Umlandkreise wie der Main-Taunus-Kreis (90), Böblingen (91) oder Freising (91). Aufgrund der im Vergleich zum Schwarmverhalten der Jüngeren in fast allen Städten gegenläufigen Richtung sollte diese Altenwanderung als eine willkommene Entlastung angespannter Wohnungsmärkte verstanden werden.

Die zweite Verlierergruppe bilden wieder Städte, diesmal aber solche, die fast durchgehend schon bei den Jüngeren verloren haben, wie zum Beispiel Remscheid (87), Wuppertal (91), Duisburg (91) oder Hagen (91). Hinzu kommen verstädterte Räume wie der Märkische Kreis (Iserlohn, Lüdenscheid, 90), der Ennepe-Ruhr-Kreis (92) oder der Großraum Stuttgart sowie die meisten Landkreise, wobei hier die Verluste gering sind.

Die negative Wanderungsbilanz der (teuren) Schwarmstädte bei den über 60-Jährigen ist dabei nicht als Armutswanderung zu interpretieren, da die Gewinner der Altenwanderung ihrerseits zu den überdurchschnittlich teuren Regionen gehören. Eine wohnbelastungsgetriebene Wanderung müsste in die günstigen Gebiete gehen, die aber ebenfalls

meist leicht verlieren. Wahrscheinlicher ist daher ein einfaches Nutzenmaximierungsverhalten: Die nicht mehr berufstätigen Älteren nutzen die Kaufkraftdifferenzen aus, frei nach dem Motto: „In Landshut spare ich hunderte Euro an der Miete und bei der Putzfrau, davon kann ich mir zwei Urlaube im Jahr leisten.“

Karte 2
Kohortenwachstumsrate 60–74, Kreise und kreisfreie Städte, 2008–2013



Quelle: Bevölkerungsforschung (korrigiert um Zensus und Zweitwohnsitzsteuereffekte), Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

An dieser Stelle muss noch einmal betont werden, dass hier eine Saldenbetrachtung vorgenommen wurde. Da sich die Wanderungssalden aus der Differenz von Zu- und Abwanderung zusammensetzen, gibt es auch ältere Menschen, die vom Land oder aus den Vororten in die Kernstädte hineinwandern und dort – wie von Bauträgern wiederholt berichtet wurde – als kaufkräftige Nachfrager auf dem Wohnungsmarkt auftauchen. Dieser Gruppe wandert aber eine größere Gruppe entgegen, die die Stadt verlässt und ihre Bestandswohnung an andere Nachfrager-Gruppen weiterreicht.

Fazit

Das zum Teil starke Wachstum ausgewählter Städte lässt sich wahrscheinlich nicht auf eine allgemeine Präferenzänderung zugunsten des städtischen Lebens zurückführen. Vielmehr rührt das Wachstum fast aller Schwarmstädte einzig und allein von Wanderungsgewinnen jüngerer Menschen zwischen 25 und 34 Jahren her, während die Mittelalten (35 bis 44, abgeschwächt 45 bis 59) weiterhin suburbanisieren und die Älteren die Städte in Richtung attraktiver ländlicher Räume verlassen. Die Wanderungsgewinne bei den 35- bis 44-Jährigen sind dabei nicht auf veränderte Präferenzen, sondern auf veränderte Rahmenbedingungen zurückzuführen. Der Pillenknick hat dafür gesorgt, dass die heute schwärmenden jungen Menschen eine Minderheit geworden sind, die sich in ausgesuchten Schwarmstädten zusammenrottet.

Der Unterschied zwischen veränderten Rahmenbedingungen und veränderten Prä-

ferenzen entscheidet über die politischen Ziele der Raumordnungs-, Städtebau- und Wohnungspolitik. Wäre eine Präferenzänderung die Ursache für das Wachstum einiger Schwarmstädte, würde die Politik diese Verschiebungen hinnehmen müssen und die Kapazitäten der ausgesuchten Schwarmstädte so gut es geht erhöhen. Die gesamte Aufmerksamkeit und Geld müsste den Münchens und Münsters des Landes zugutekommen. Zudem besteht die Gefahr, dass es sich nur um eine vorübergehende Mode handelt, die sich auch wieder fundamental ändern kann.

Steht hinter dem Schwarmverhalten aber der Wunsch nach einer Zusammenrottung – also die unzureichende Dichte junger Menschen als Folge des Geburteneinbruchs auszugleichen – und nicht ein originärer Wunsch nach dem Leben in München und Münster, dann bietet sich der Versuch an, andere Nuklei der Zusammenrottung in den ausblutenden Regionen zu forcieren. Aufmerksamkeit und Gelder müssten auf „versteckte Perlen“ in der Provinz konzentriert werden, die die Chance haben, für bestimmte Bevölkerungsgruppen hinreichend attraktiv werden zu können. Es gilt also, nicht alle Aufmerksamkeit auf die Schwarmstädte zu konzentrieren, sondern auf attraktive kleine und mittlere Städte, die dann eine hinreichende Dichte von jungen Menschen und vielfältigem Angebot aufweisen würden. Der aktuelle politische Trend (beschleunigte Abschreibung für Wohnungsbau, Mietpreisbremse etc.) geht in die gegensätzliche Richtung und verstärkt damit die Entleerung der anderen Städte und Regionen in Deutschland.

Literatur

Bongaarts, John; Feeney, Griffith, 2006: The Quantum and Tempo of Life-Cycle Events. In: Vienna Yearbook of Population Research, S. 115–151.

Bucher, Hans-Jörg; Schlomer, Claus, 2012: Eine demographische Einordnung der Re-Urbanisierung. In: Die Attraktivität großer Städte: ökonomisch, demographisch, kulturell. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.), Bonn, S. 66–72, Zugriff: http://www.bbsr.bund.de/clin_032/nn_23566/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2012/AttraktivitaetStaedte.html [abgerufen am 01.06.2016].

Hinde, Andrew, 1998: Demographic Methods, Arnold, London. Zitiert nach: Müller, Ulrich, 2000: Die Maßzahlen der Bevölkerungsstatistik. In: Handbuch der Demographie, Band I, Springer, Berlin, S. 67.

Simons, Harald; Weiden, Lukas, 2015: Schwarmstädte in Deutschland – Ursachen und Nachhaltigkeit der neuen Wanderungsmuster in Deutschland. empirica-Studie im Auftrag des Bundesverbandes deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen (GdW), Berlin, November 2015. Zugriff: <http://web.gdw.de/service/publikationen/2888-schwarmstaedte-in-deutschland-studie-im-auftrag-des-gdw> [abgerufen am 01.06.2016].

Suburbia – quo vadis?

Mögliche Zukünfte und Handlungsstrategien für den suburbanen Raum

Markus Hesse
Ilka Mecklenbrauck
Jan Polívka
Christa Reicher

Die Zukunft der europäischen Stadt steht im Zentrum vieler Stadtentwicklungsdebatten. Der Zwischenraum – Suburbia, die großstädtische Peripherie – wurde dagegen vielfach problematisiert, fand aber kaum konstruktive Beachtung, obwohl mehr als die Hälfte der Einwohner an den Rändern der Kernstädte und darüber hinaus lebt. Häufig wird ihr Wandel nur bruchstückhaft anhand ausgewählter Bautypen dokumentiert. Gegenstand dieses Beitrags ist eine räumlich ganzheitliche und zeitlich differenzierte Analyse der Entwicklungsdynamik von suburbanen Räumen im Rahmen von Fallstudien, die in vier Großstadtregionen Deutschlands durchgeführt wurden. Im Zentrum unseres Ansatzes steht zum einen eine Analyse der Lebenszyklen von Suburbia, zum anderen die Verschränkung von Analysen auf der Makro-, Meso- und Mikroebene der Stadtregionen.

1 Ausgangssituation

Unter dem Einfluss veränderter gesellschaftlicher und ökonomischer Rahmenbedingungen sind nicht nur die Kernstädte von einem tiefgreifenden Wandel gekennzeichnet, sondern auch die suburbanen Räume. Damit meinen wir den bebauten Raum im Randbereich der Kernstädte sowie in ihrem weiteren Einzugsbereich, der geringer verdichtet ist als die Kernstadt und in aller Regel weniger alt. Auch in den suburbanen Wohnsiedlungen sowie Gewerbe- und Einzelhandelsgebieten besteht aufgrund ihres Reifeprozesses unstrittig politisch-planerischer Handlungsbedarf. Gerade dieser Teil der Stadtlandschaft erfordert einen konstruktiven Umgang mit seinen differenzierten Herausforderungen. Für den suburbanen Raum wurden jedoch weder effektive Adressaten noch strategische Allianzen benannt. Das politische Interesse konzentriert sich dabei – aus der traditionellen planerischen Sicht aus nachvollziehbaren Gründen – auf die Innen- bzw. Kernstädte und in jüngerer Zeit wieder verstärkt auf den ländlichen Raum.

1.1 Suburbia als Normalfall der europäischen Stadtentwicklung

Suburbane Räume in ihrer heutigen Form werden häufig als Scheitern der Stadt-

entwicklungspolitik angesehen. Die Umlandwanderung von Bevölkerung und Unternehmen ist sowohl Ausdruck als auch Treiber einer zunehmenden räumlichen Diversifizierung von Ungleichheiten in der Stadtregion, die unter anderem durch Instrumente wie die Eigenheimförderung oder die Pendlerpauschale staatlich gefördert wurden. Die städtebaulichen Konsequenzen der häufig nicht oder nur unzureichend planerisch gesteuerten („integrierten“) Entwicklung an den Rändern der Städte wurden vielfach beschrieben (vgl. Bundesregierung 2012), ebenso die Dynamiken der Herausbildung von Armuts- und Wohlstandsinseln sowie Transformationsräumen am Rand der Kernstädte (vgl. Häußermann et al. 2008; vgl. Prigge 1998). Dieses „Scheitern“ beruht jedoch auch auf einer spezifischen Definition von Suburbanisierung, die mit einer traditionellen Vorstellung des Städtischen kontrastiert, die geprägt war von den Strukturen und Erscheinungsformen der alten europäischen Stadt. Suburbia war und ist unter bestimmten ökonomischen Randbedingungen (Eigentum, Bodenpreise, städtisches Wachstum, u. ä.) aber immer auch ein gewisser Normalfall der europäischen Stadtentwicklung, selbst wenn dieser aus Sicht der Stadtplanung und Stadtpolitik in unterschiedlichen Kontexten als problematisch bewertet wird.

Prof. Dr. Markus Hesse
ist Professor für Stadtforschung an der Universität Luxemburg, Institut für Geographie und Raumplanung. Seine Forschungsthemen sind u. a. Stadt- und Regionalentwicklung und Metropolitan Governance.
markus.hesse@uni.lu

Dr.-Ing. Ilka Mecklenbrauck
ist Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund. Ihre Forschungsschwerpunkte sind u. a. die strategische und konzeptionelle Stadt- und Raumentwicklung und das Themenfeld „Wissen und Stadt“.
ilka.mecklenbrauck@tu-dortmund.de

Dr.-Ing. Jan Polívka
ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund. Zu seinen Arbeitsschwerpunkten gehören u. a. Urban Redevelopment sowie Transformationsprozesse in suburbanen Räumen.
jan.polivka@tu-dortmund.de

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Christa Reicher, Architektin und Stadtplanerin, lehrt und forscht an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund. Zu ihren Arbeitsschwerpunkten gehören Qualifizierungsstrategien im Städtebau und die Stadt- und Landschaftsgestaltung.
christa.reicher@tu-dortmund.de

1.2 Zunehmender Veränderungsdruck

Die aktuelle Entwicklungsdynamik suburbaner Räume prägen im Vergleich zu früheren Dekaden veränderte gesellschaftliche und ökonomische Rahmenbedingungen. Sie vollzieht sich im Kontext der laufenden siedlungsräumlichen Trends, die auf den ersten Blick durch eine Trendwende vom Wachstum der städtischen Peripherien zur Wiederaufwertung der Kernstädte oder Innenstädte gekennzeichnet sind. Auf den zweiten Blick zeigen genauere Analysen jedoch, dass es de facto um die Gleichzeitigkeit von Wachstum, Stagnation und demografischer oder ökonomischer Strukturschwäche geht, die an sehr unterschiedlichen Standorten der Stadtregionen (und natürlich auch in peripheren Räumen) vorzufinden ist. Der Begriff der Stadtregion geht dabei von einer räumlichen wie funktionalen Verflechtung der Kernstadt mit ihrem suburbanen Umfeld aus. Er basiert daher weniger auf Gegensätzen zwischen diesen zwei Raumkategorien als vielmehr auf ihrem Zusammenwirken. Dabei ist offensichtlich, dass Wachstum und funktionale Konzentration wie auch Alterung, Stagnation und Leerstand heute nicht mehr nur die Kernstädte betreffen, sondern auch die suburbanen Räume (vgl. Aring 2010). Dies ist als Reifungsprozess der Suburbia zu sehen, die sich von einem physisch homogenen und funktionalen, abgegrenzten Siedlungsraum in einen zunehmend heterogenen und multifunktionalen Siedlungsraum wandelt.

Auslöser dieser Veränderungen sind neben der schlichten Alterung, sowohl von Bewohnern als auch von Gebäuden, insbesondere veränderte Familienverhältnisse und Lebensentwürfe (vgl. Menzl 2007, vgl. Brake 2012), demografische Entwicklungen – hier vor allem die Alterung der Gesellschaft insgesamt –, Urbanisierungsdruck durch anhaltende Nachverdichtung sowie in jüngerer Zeit energetische Herausforderungen. Alterung von Bestand, funktionale Veränderungen und Nutzungskonflikte kennzeichnen die Reifung suburbaner Räume. Vor allem Ein- und Zweifamilienhausgebiete, aber auch suburbane Gewerbegebiete und großflächiger Einzelhandel am Rand der Kernstädte und Verdichtungsräume durchleben einen Generationenwechsel (Wohngebiete) oder sind mit veränderten Stand-

ortstrategien von Investoren konfrontiert (Handel). Diese Strategien beanspruchen Räume, mit bedeutenden Auswirkungen im räumlichen, sozialen und wirtschaftlichen Bereich für Privathaushalte, Unternehmen und Kommunen.

Ein solcher Reifeprozess ist jedoch nicht zwangsläufig als Bedrohung zu sehen. Er führt zur Diversifizierung demografischer, sozialer, funktionaler sowie wirtschaftlicher Entwicklungsdynamiken und -perspektiven einzelner Räume, und darüber hinaus stärkt er interne funktionale Verbindungen. Diese machen die suburbanen Räume zu einer zunehmend vollwertigen Lebenswelt mit wechselseitigen Verbindungen zur Kernstadt. Gleichzeitig verändert sich die Rolle von Suburbia innerhalb der Stadtregion. Der Reifeprozess integriert sie intensiver in die stadtreionalen und metropolitanen Siedlungssysteme. Die Entwicklungskarrieren einzelner Räume hängen somit neben physischen oder räumlichen Gegebenheiten wie Lage und Bautyp auch von der Handlung verschiedener Akteure und ihren Allianzen auf lokaler, städtischer und regionaler Ebene ab.

1.3 Nachgefragter Wohnstandort

Aus eher abstrakten Einschätzungen und Bewertungen unterschiedlicher Teilräume des suburbanen Raums – insbesondere monofunktionaler Standorte mit überwiegender Wohnnutzung – war in den 2000er-Jahren die These abgeleitet worden, dass die Suburbanisierung in Deutschland an einem historischen Wendepunkt oder gar ihrem Ende angelangt sei (vgl. Häußermann et al. 2008: 370). Diese Sichtweise ist jedoch sowohl international als auch in Deutschland offensichtlich zu kurz gegriffen: Sie enthält weder Aussagen zum Umgang mit dem sehr umfangreichen baulichen Bestand suburbaner Räume noch berücksichtigt sie hinreichend aktuelle Entwicklungsdynamiken wie die zunehmenden Wohnungsprobleme in vielen Großstadtregionen und deren Kernstädten oder die bereits laufenden Anpassungen im suburbanen Raum. Derzeit zeigen sich in den suburbanen Räumen in ausgewählten Großstadtregionen Deutschlands positive Entwicklungs- bzw. Wachstumstendenzen. In einer Phase, in der das Wohnen in den

Innenstädten zunehmend teurer wird und der Wunsch nach Eigentumbildung aufgrund von Niedrigzinsen stark gestiegen ist, gewinnt der vergleichsweise preiswerte suburbane Raum als nachgefragter Wohnstandort wieder an Relevanz (vgl. Polívka 2016). Vor dem Hintergrund der steigenden Nachfrage nach Wohnraum in den wachsenden Stadtregionen stellt sich zudem (erneut) die Frage nach der zukünftigen Rolle des suburbanen Raums in den Wohnungsmarktregionen.

1.4 Differenziertes Erscheinungsbild

Die bisherige Forschung zu suburbanen Räumen hat sich insbesondere mit Perspektiven von Großwohnsiedlungen (BMVBS/BBSR 2009) sowie Ein- und Zweifamilienhäusern der 1950er- bis 1970er-Jahre (Wüstenrot-Stiftung 2012) befasst. Andere Siedlungstypen wie den Geschosswohnungsbau oder Dienstleistungs- und Gewerbeimmobilien berücksichtigten die Untersuchungen kaum. Suburbia umfasst jedoch nicht nur Wohnstrukturen, die als mehr oder minder homogen wahrgenommen werden, sondern auch Gewerbegebiete, Einzelhandelsstandorte und Ortszentren. Sie ergänzen den Idealtyp der Vorstadt über Jahre um städtische Funktionen und stellen ein komplexes funktionales Geflecht dar. Die Krisen und Herausforderungen betreffen damit nicht nur das Wohnen, sondern zeigen sich in unterschiedlichem Ausmaß auch in Gewerbe- und Sondergebieten sowie in suburbanen Zentren.

Die Gesetzmäßigkeiten in der Entwicklung von suburbanen Räumen sind schwieriger zu erfassen als für Kernstädte, weil ihr Erscheinungsbild differenziert ist, die Typologien vielfältig und die räumlich-funktionalen Beziehungen komplex. Auch die Rahmenbedingungen sind hinsichtlich Maßstäblichkeit, Eigentumsverhältnissen, Sozialstruktur, städtebaulicher Struktur sowie Größe und Erfahrungen der betroffenen Kommunen mit Strategien des Wandels grundverschieden. In der Suburbia gelten andere Qualitätsparameter, um deren Charakter und Identität zu erfassen, als in den klassischen urbanen Räumen. Eine größere Bedeutung spielen die Kulturlandschaft, Landwirtschaft, landschaftsökologische Aspekte oder spezifische Ästhetiken.

Spezifische Wohnqualitäten waren und sind immer noch der aktuelle Treiber für suburbane Entwicklungen. Raum im Sinne größerer standörtlicher Manövriermasse für Unternehmen bietet sich in der Agglomeration in der Regel auch nur am Rand, kaum im Kern.

1.5 Fehlende Handlungsstrategien

Eine Erneuerung von Suburbia als vitaler und legitimer Teil der europäischen Stadtlandschaft setzt voraus, dass sich ihr Image ändert – dies gilt auch im Licht eines gestiegenen Interesses der Forschung an den Entwicklungsperspektiven suburbaner Räume. Lange bewegte sich die Reputation Suburbias zwischen einem „Schmuddel-Image“, das einherging mit Zersiedelung, Monostrukturen sowie einem Mangel an Baukultur und Ästhetik und einem Image eines Wohlstandsarchipels segregierter Gruppen sowie einer unterstellten Perspektivlosigkeit (vgl. Vicenzotti 2011). Ein unvoreingenommener, differenzierter Blick auf diese Räume scheint sich erst in den letzten zwei Dekaden entwickelt zu haben (vgl. für den deutschsprachigen Raum Schenk et al. 2012 sowie vor allem Sieverts 1997; für die internationale Debatte wegweisend: Harris & Larkham 1998, Clapson 2003, Phelps et al. 2010, Mace 2013). Entstanden aus der Entwicklungslogik der wachsenden Agglomeration stellt der Wandel der suburbanen Räume sowohl die Stadt- und Raumforschung als auch die planenden Akteure vor neue Herausforderungen. Diese wurden mit Ideen wie der Zwischenstadt (Sieverts 1997) oder der Netzstadt (Jessen 1998) zwar thematisiert. Für den strategischen Umgang mit der Erneuerung suburbaner Standorte gibt es bisher aber weder theoretische Blaupausen noch hinreichende praktische Erfahrungen, auch verglichen mit dem Umbau der Kernstädte und deren Teilräume. Dabei lässt sich kaum auf die bisher beim Stadtumbau eingesetzten Methoden zur Erfassung und Beforschung oder auf erprobte Handlungsstrategien zurückgreifen.

2 Fragen nach der Qualifizierung und den Zukünftigen Suburbias

Vor dem Hintergrund der hier skizzierten Problemsicht und der Heterogenität von

Suburbia stellen sich im europäischen Kontext und insbesondere auch in Deutschland Fragen nach der Qualifizierung und den Zukünften suburbaner Räume:

- Wo liegen die aktuellen Herausforderungen der (Re-)Vitalisierung suburbaner Räume?
- Welche Zukunftsperspektiven hat Suburbia in ihren unterschiedlichen Ausprägungen sowie als Ganzes und wie können diese zu einem zukunftsfähigen Teil der Stadtlandschaft werden?
- Wie kann das für den problemorientierten Umgang mit Suburbia notwendige Wissen für die Kommunen und die politischen Entscheidungsträger bereitgestellt und nutzbar gemacht werden?

Gemäß der komplexen Fragestellung sowie der These, dass suburbane Räume mehr sind als Inseln im Umland – nämlich legitime Teilräume einer Stadtregion –, muss auch das Bewusstsein über die spezifischen Herausforderungen für planerisches Handeln entwickelt werden. Um Suburbia zu begreifen und aktiv zu formen, ist es zunächst grundlegend, die Eigenarten dieses Raumtyps genau zu kennen.

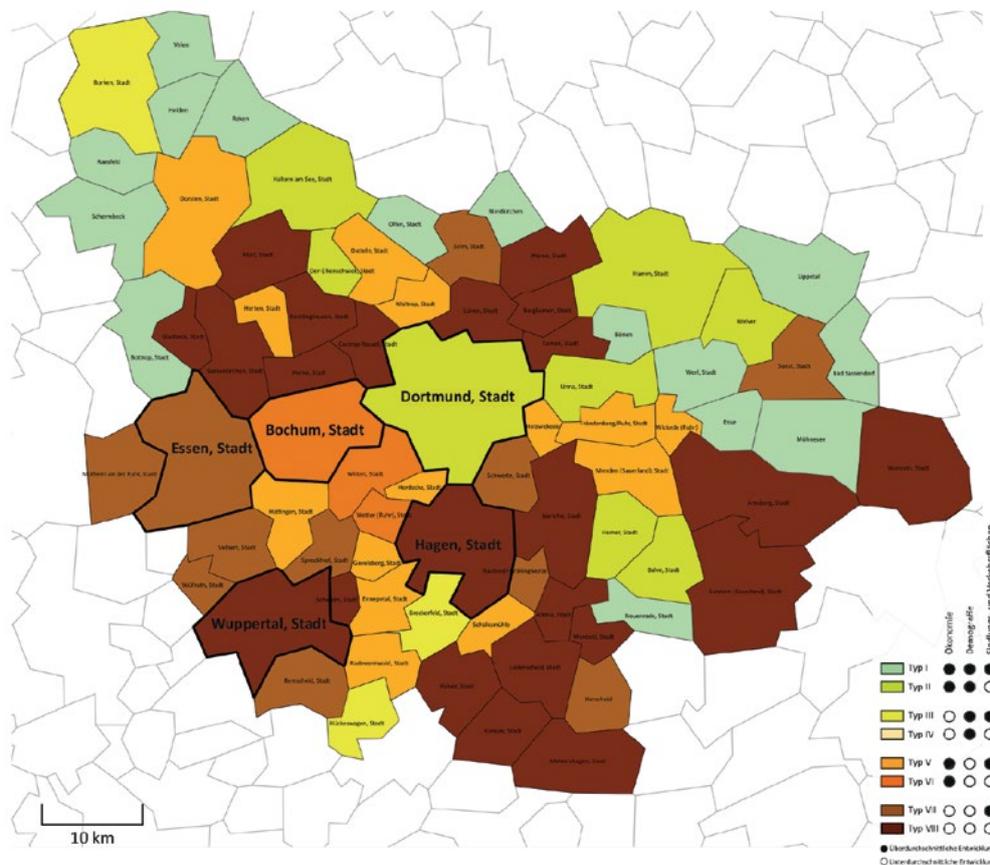
An dieser Stelle setzt das Projekt „Suburbaner Raum im Lebenszyklus“ an. Es hatte das Ziel, die laufenden Entwicklungen in Suburbia angemessen differenziert zu analysieren und daraus strategische Entwicklungen abzuleiten. Erkenntnisleitend war, dass es im Gegensatz zur landläufigen Kritik an der Suburbanisierung einen konstruktiven Umgang mit diesem Phänomen geben muss. Entsprechende Ansätze waren jeweils spezifisch in einer Weise zu suchen, die dem Gegenstand und seiner starken Differenzierung gerecht wurden. Dies galt nicht nur für die große Bandbreite an räumlichen und städtebaulichen Typologien, die in Suburbia anzutreffen sind, sondern insbesondere für die nutzungs- oder lebenszyklischen Abschnitte innerhalb der suburbanen Entwicklungen. Gleichzeitig ging es im Projekt darum, die Erkenntnisse aus unterschiedlichen Kontexten zu den Wandlungsprozessen reifender suburbaner Räume in greifbaren Regeln zu generalisieren.

3 Suburbia im Wandel – die Region Ruhr

3.1 Überblick

Am Beispiel der Großstadtregion Ruhrgebiet (Typ VIII: Essen, Bochum, Dortmund, Hagen, Wuppertal) gibt der folgende Teil einen Einblick in die Fallstudienuntersuchung des Projekts „Suburbaner Raum im Lebenszyklus“. Die Großstadtregion stellt einen strukturell suburban geprägten Ballungsraum dar, der einerseits eine ausgeprägte polyzentrische Struktur aufweist, dessen Kernstädte andererseits in den vergangenen Jahrzehnten anhaltende Prozesse der Suburbanisierung kennzeichnen. Zudem befindet sich das Ruhrgebiet in einem kontinuierlichen wirtschaftsstrukturellen Anpassungsprozess. Die Region verzeichnete zwischen 1997 und 2009 insgesamt zwar eine negative Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Siedlungsflächendynamik, allerdings unterscheiden sich die Entwicklungen intraregional stark. Generell kommt es entlang der Hellwegschiene weiterhin zu einer Rezentralisierung von Einwohnern und an der Rheinschiene zu einer zunehmenden Abhängigkeit der Region vom Arbeitsmarkt. In Großstädten mit über 500.000 Einwohnern wie Dortmund oder Essen wuchsen die Einwohnerzahlen im letzten Jahrzehnt durchwegs leicht an, besonders stark in den letzten Jahren. Die Mittelstädte sowie die sekundären Großstädte, die weniger als 500.000 Einwohner haben, waren hingegen lange Zeit von Schrumpfungsprozessen betroffen. Die Städte Gelsenkirchen und Hagen verzeichneten im Zeitraum zwischen 1990 und 2014 einen Bevölkerungsrückgang von etwa 13 bzw. 14 %. Seit 2010 hat sich diese Dynamik allerdings deutlich abgeschwächt, sodass inzwischen allenfalls über eine Stabilisierung mit perspektivisch leichtem Rückgang der Bevölkerung gesprochen werden kann. Deutlich weniger ist in diesem Zusammenhang über die Verlaufsformen dieses Wandels in den nicht-kernstädtischen Standorten bekannt, und das sowohl an den Agglomerationsrändern als auch in den Zwischenbereichen der Städte. Obwohl das Ruhrgebiet stark dezentral strukturiert ist, ist es nicht Teil der klassischen Suburbanisierungsdebatten. Auch wenn einige kleinere Städte an den Agglomerationsrandräumen wie Herten seit Mitte der 2000-Jahre einen leichten

Abbildung 1
Typisierung der Gemeindeverbände der Großstadtregion Ruhrgebiet Ost, basierend auf Daten der Laufenden Raubeobachtung



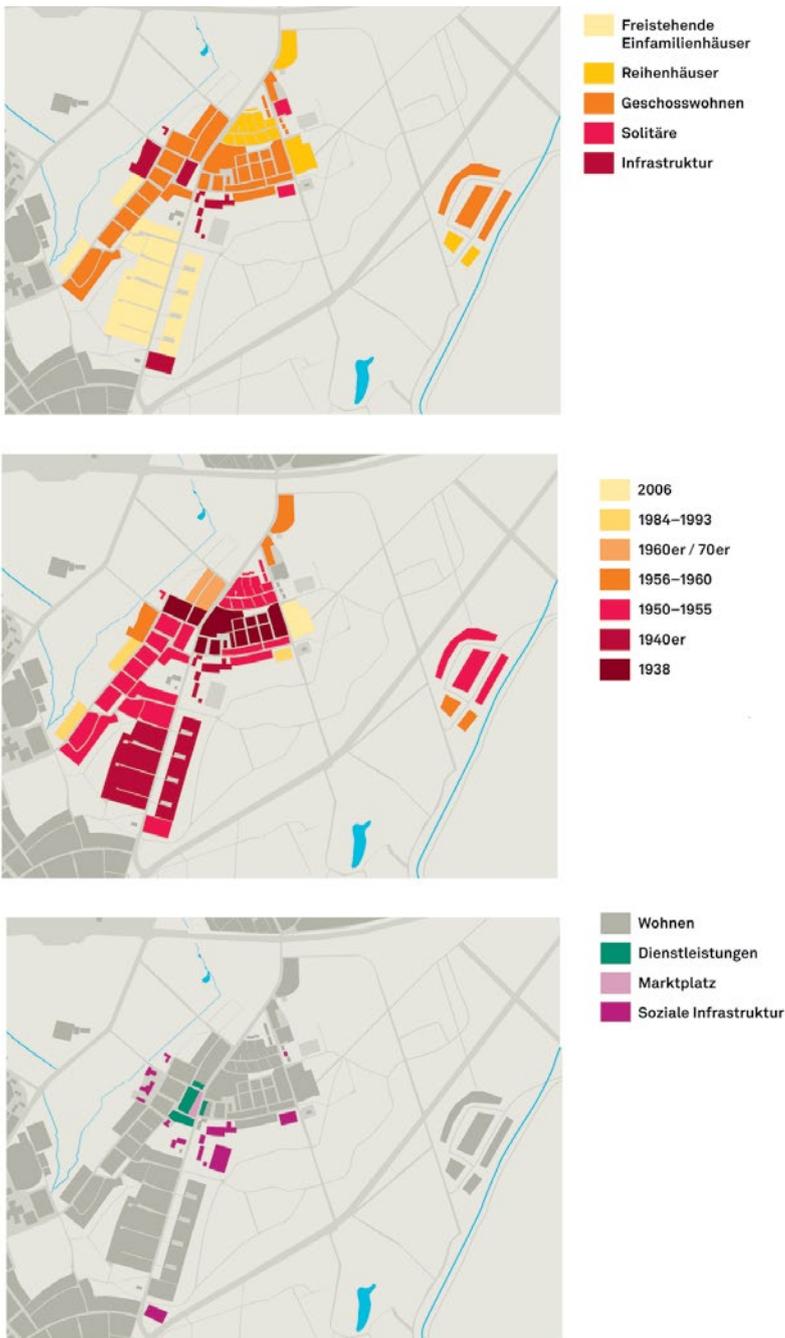
Hesse et al. 2013: 110

Einwohnerzuwachs verzeichneten, blieb die Entwicklungsdynamik des Raums bei räumlich detaillierter Analyse äußerst heterogen. Fest steht, dass suburbane Standorte auch im Ruhrgebiet keinen generellen Niedergang erfahren. Eine stärkere Überalterung und infrastrukturelle Herausforderungen zeigen sich derzeit verstärkt insbesondere in peripheren Siedlungsbereichen mit dörflicher Prägung am Nordrand des Sauerlands und in einigen weniger gut angebundenen Siedlungsbereichen angrenzend zum Münsterland, auch hier allerdings nur punktuell (Polívka et al. 2016).

Die eng aneinander anschließenden Siedlungsbereiche, die etwa mit Blick auf das Wohnen eine hohe Vielfalt an Bau- und Gebietstypen aufweisen (vgl. Polívka/Roost

2011), sind mit ihren inneren Grenzen typisch für die polyzentrischen Großstadtregionen; zum Teil bilden sie auch Formen ab, wie sie in den Regionen Rhein-Main und Rhein-Neckar bzw. im Raum Stuttgart vorzufinden sind. Mit Blick auf die äußeren Grenzen verläuft die siedlungsstrukturelle Entwicklung des Ruhrgebiets verstärkt in die nördliche Richtung (südliches Münsterland). Dies hat in Verbindung mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel mittlerweile ein Ausmaß erreicht, das bereits vor einiger Zeit als Auflösung des einheitlichen Siedlungs- und Wirtschaftsraums Ruhrgebiet interpretiert wurde (vgl. Budde et al. 2001). Die Kulisse zur Untersuchung aktueller Suburbanisierungsdynamiken ist insofern vielfältiger als in vielen monozentrischen Verdichtungsräumen.

Abbildung 2
Gelsenkirchen, Resser Mark: Mikro-Analyse



Quelle: Polívka 2016: 135; z.T. nach Daten von Hesse et al. 2013

3.2 Gelsenkirchen, Resser Mark

Resser Mark ist eine suburbane Siedlung der 1930er- bis 1980er-Jahre. Sie befindet sich im Ergänzungsgebiet zur Kernstadt Essen der Großstadtregion Ruhrgebiet (Essen, Bochum, Dortmund, Hagen, Wuppertal) und liegt etwa 6 km vom Stadtzentrum Gelsenkirchen entfernt. Das Gebiet entstand in isolierter Lage in mehreren Phasen und

hat ungefähr 3.500 Einwohner (Stand 2013). Im Untersuchungsgebiet gibt es ausschließlich Wohngebäude sowie ergänzende Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen. Die Wohnbereiche weisen eine Mischung unterschiedlicher, abgrenzbarer Typologien auf. Da es sich um einen eigenen statistischen Bezirk handelt, ließ sich bei der Untersuchung auf die soziodemografischen und sozioökonomischen Daten der Stadt zurückgreifen.

Neben eigenen qualitativen Erhebungen stellten die Stadt, ein Wohnungsbauunternehmen und die ansässige Kirchengemeinde als lokale Experten der Bevölkerungsentwicklung Zusammenhangswissen bereit. Von besonderem Interesse waren dabei die Zyklicität in den Wohnbereichen sowie die Entwicklung und Zukunftsfähigkeit des Gebiets in einer schrumpfenden polyzentrischen Region.

Auch wenn die statistischen Daten auf einen insgesamt stabilen Stadtteil hindeuten, zeigt die Mikro-Analyse zwei Phänomene: Das Untersuchungsgebiet Resser Mark besteht einerseits aus unterschiedlichen, in enger Beziehung zueinander stehenden Wohnbereichen mit verschiedener Bau- und Sozialstruktur. Letztere bildet andererseits aber gleichzeitig eine raumfunktionale Einheit um die örtliche (vor-)schulische und Versorgungsinfrastruktur. Der älteste, südliche Teil wird von ehemaligen Siedlern und deren Nachkommen bewohnt. Die Eigentümer und Bewohner der Mittelschicht gehören inzwischen der dritten oder vierten Bewohnergeneration an. Im nordwestlich angrenzenden Bereich wurde in den 1950er-Jahren Geschosswohnungsbau in Zeilenbauweise errichtet. Dort ist derzeit noch eine ältere Bewohnerschaft ansässig, mit Wechseltendenzen zu jüngeren sozialen Bedarfsgruppen. Im Übergang zum westlich angrenzenden Golfplatz wurden in den 1970er- und 1980er-Jahren Einfamilienhäuser gebaut, die die wohlhabenderen Schichten bewohnen.

Nördlich des Zentrums gibt es vier unterschiedliche Bereiche: Die Zeilenbauten der 1930er-Jahre vermietet ein kommunales Wohnungsunternehmen an Hartz-IV-Empfänger und Geringverdiener. Der Sozialstatus und das Image dieses Bereiches sind schlecht. Die nördlich angrenzenden Rei-

henhäuser werden von einer stabilen Bevölkerungsgruppe, ehemaligen Bergleuten, im Eigentum bewohnt. Westlich von diesem Bereich befinden sich weitere Zeilenbauten, die überwiegend von einer türkischen Mittelschicht bewohnt werden. Der jüngste Bereich ist die ab 2006 errichtete Reihenhausbauung der evangelischen Kirche am Johanneshof. Die 32 sozialgeförderten Mietreihenhäuser werden nur an Familien mit drei und mehr Kindern vergeben und sollen eine demografische Verjüngung von Resser Mark sowie die Auslastung der ins Quartierszentrum verlagerten Kindertagesstätte und der Grundschule bewirken. Dies stärkt die Versorgungs-, aber auch die Identifikations- und Integrationsrolle des Stadtteils für die Bevölkerung. Allerdings zeigt sich auch, dass die gut situierten Haushalte stark an die katholische Grundschule vor Ort gebunden sind, was über den Stadtteil hinaus ausstrahlt. Die im statistisch gut mit Schulplätzen versorgten Quartier wohnenden Kinder aus benachteiligten Familien müssen hingegen zum Teil längere Wege zu städtischen Gesamtschulen in der Umgebung hinnehmen. Zur positiven Dynamik des Bewohnerwechsels in Bestandsgebäuden trägt das ansässige Altenheim bei; etwa die Hälfte der dortigen 130 Bewohner stammt aus dem Untersuchungsbereich.

3.3 Herten-Bertlich

Herten-Bertlich ist ein suburbaner Wohnstandort am nördlichen Rand der Stadt Herten im Übergang zum angrenzenden Münsterland. Innerhalb der Großstadtreion Ruhrgebiet befindet sich der Standort im Ergänzungsgebiet, etwa 18 km von den Zentren von Essen und Bochum entfernt. Er wurde 1975 eingemeindet und ist der nordöstlichste Stadtteil von Herten. Die Siedlung Bertlich entwickelte sich in den 1930er- bis 1950er-Jahren als Wohnstandort der angrenzenden Zeche. Die letzte Erweiterung erfolgte in den 1980er-Jahren („Bertlicher Blatt“). Die Fallstudie soll die Zyklicität suburbaner Wohnstandorte in polyzentralen Stadtregionen mit rückläufiger Bevölkerungsentwicklung untersuchen. Für die Analyse wurden neben eigenen Kartierungen ökonomische und soziodemografische Daten der Stadt herangezogen.

Abbildung 3
Situative Kartierung Herten-Bertlich



Quelle: Hesse et al. 2013: 123

Herten-Bertlich besteht aus zwei Quartieren, die aufgrund ihrer unterschiedlichen Bauzeit und ihrer historisch bedingten differenzierten Bewohnerschaft auch heute noch nicht nur räumlich, sondern auch in den Köpfen der Bewohner getrennt sind. Die Vertreter der Kommune bemühen sich, die beiden Siedlungsteile durch strategische und räumliche Maßnahmen (Aufwertung des Freizeitbereichs, Grünachse als Verbindung und nicht als Zäsur, Bewerbung von Vereinsangeboten) stärker miteinander zu verbinden. Hier ist es jedoch die Bewohnerschaft, die die Trennung von „Unterm Bertlich“ und „Oberem Bertlich“ noch immer lebt. Das Beispiel zeigt, dass beim Placemaking (s. Kapitel 4.3) nicht nur gestalterische Maßnahmen entscheidend sind, sondern insbesondere die Bewohner dazu beitragen.

Der südliche Teil „Unteres Bertlich“ ist eine Arbeitersiedlung aus den 1920er-Jahren, die aufgrund der prägenden historischen Bausubstanz unter Denkmalschutz steht. In diesem Quartier leben heute viele Familien mit Kindern, teilweise Nachfahren der ursprünglichen Bewohner. Das „Obere Bertlich“ bildet den Fallstudienraum. In diesem Quartier, dessen Bausubstanz im zentralen Bereich überwiegend aus den 1950er-Jahren stammt, wohnen mehrheitlich die Erstbewohner. Diese orientieren sich auch heute noch stark nach innen, sodass das Image des Stadtteils eher das einer „geschlossenen Gesellschaft“ ist. Ein Austausch zwischen den Teilräumen findet nicht statt.

Den Betrachtungsraum ergänzen in seinen Randbereichen Wohntypologien unterschiedlicher Bauzeiten: die „braunen Häuser“ aus den 1930er-Jahren, Ergänzungen der 1970er-Jahre für Umsiedler sowie das „Bertlicher Blatt“, ein Quartier aus den 1980er-Jahren mit dichten Reihenhausstrukturen sowie Geschosswohnungen für ältere Menschen. Im Osten wurde die ursprüngliche Wohnanlage für junge Bergleute als Qualifizierungseinrichtung für sozial schwache Jugendliche umgenutzt. Diese Einrichtung ist in das Umfeld integriert. Aufgrund der Heterogenität der Bausubstanz befinden sich die einzelnen Teilgebiete in unterschiedlichen Phasen. Allerdings lassen sich zwei Übergangsphasen erkennen: Eine erste Phase des Wegzugs fand in den 1970er-Jahren statt, da viele Bewohner außerhalb von Bertlich Bauland erwarben; eine zweite Phase trat mit der Schließung der Zeche Westerholt im Jahr 2008 ein. Mit diesen Bewohnerwechseln verband sich immer auch ein Generationenwechsel.

Der Real-Markt im Norden deckt die Nahversorgung. Ergänzt um Handwerk und Fachmärkte wurde hier in den 1970er-Jahren ein Handels- und Gewerbestandort ausgewiesen, den heute allerdings Leerstände prägen. Das Potenzial von Bertlich ist der Freiraum, der ihn umgibt und als Schneise zugleich die Quartiere „Oberes Bertlich“ und „Unteres Bertlich“ trennt. Unmittelbar angrenzend finden sich Sport- und Sozialeinrichtungen sowie Schule und Kindergarten.

Der Untersuchungsraum mit seinem Image als „geschlossene Gesellschaft“ gilt als beliebter Wohnstandort. Der Bevölkerungswechsel hat bereits begonnen. Der private Wohnungsverkauf erfolgt praktisch „von Hand zu Hand“ und bietet die Chance, dass die neue Bewohnergeneration eine ähnlich starke Bindung an das Quartier hat oder entwickelt wie die bisherige.

4 Erkenntnisse und Strategien für Suburbia

4.1 Überblick

Generell zeigen unsere Fallstudien in zweierlei Hinsicht ein vielschichtiges Bild vom suburbanen Raum. Zunächst wird deutlich, dass es den homogenen suburbanen Raum nicht gibt; dies zeigen Daten auf der Makroebene der Metropolregionen, der Mesoebene sowie der untersuchten Mikrobereiche. Abhängig von demografischen, sozialen, ökonomischen und baulichen Gegebenheiten existieren über die einzelnen baulichen Typen funktional verbundene differenzierte Räume mit individuellen Rahmenbedingungen, Problemlagen und Herausforderungen. Grundsätzlich stellt sich dabei die Frage, inwiefern eine Eingrenzung des Untersuchungsgegenstands auf einen bestimmten Gebäudetypus ohne seine breitere kontextuelle Betrachtung im Setting des umliegenden Siedlungsgefüges – hier der Suburbia – überhaupt sinnvoll ist, wenn lebenszyklische Entwicklungspfade betrachtet werden sollen.

In diesem Zusammenhang zeigen die Fallstudien auch, dass Politik und Planung mit Strategien innerhalb der einzelnen Teilräume, und somit mit den dort lebenden Akteuren, unterschiedlich umgehen. Zu diesen Akteuren zählen allerdings nicht nur die Bewohner und die Kommune, sondern auch Schulen, Kirchen und Vereine sowie örtliche Sparkassen, Makler oder etwa die Einzugsbereiche der Altersheime. Die Wahl der passenden Strategien und Maßnahmen hängt stark davon ab, welche soziodemografischen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen sowie planerischen Kapazitäten auf der jeweiligen Ebene vorzufinden sind. Einfluss hat auch, wie diese in bzw. an die zwischen den Ebenen agierenden Netzwer-

ke angebunden sind und innerhalb welcher idealtypischen Phase sich der Raum befindet. Insbesondere lokale Akteurskonstellationen (vgl. Adam et al. 2015) und die Interaktion der lokalen Akteure mit denen der Meso- und Makroebenen (vgl. Polívka 2016) entscheiden darüber, welcher strategische Entwicklungspfad eingeschlagen werden soll. Im Maßstab der einzelnen Ebenen, von der Stadtregion (Makro) über die Kommune (Meso) bis hin zum Quartier (Mikro), gibt es dabei grundsätzlich drei Arten von Planungsstrategien, die auf den Rahmenbedingungen fußen und im Zusammenwirken die konkreten Maßnahmen bedingen und beeinflussen: Wachstums-, Konsolidierungs- und Anpassungsstrategien. Sie korrespondieren mit den drei Hauptphasen im Lebenszyklus suburbaner Räume (Aufbau, Reife und Übergang) und lassen sich daher aufbauend auf den Fallstudien mit den Lebenszyklusphasen auf der Ebene der Mikroräume in Beziehung setzen.

Hieraus ergibt sich eine Typisierung suburbaner Räume im Lebenszyklus entsprechend ihrer unterschiedlichen Entwicklungsphasen, die jeweils spezifische Ausprägungen und Entwicklungstendenzen aufzeigen und als Ausgangsbasis für spätere Ansätze dienen (s. Kapitel 4.3). Je nach Aufbau-, Reife- oder Übergangsphase formen sich unterschiedliche Strategien und Entwicklungen der Räume aus. Die aktive Gestaltung der Phasen durch strategisches Handeln führt in der Regel zu ihrer Beschleunigung und somit zu einem rascheren Übergang in die nächste Phase.

4.2 Strategien zum geplanten Wandel – Phasen im Lebenszyklus

Wachsen

Wachstumsstrategien auf Basis einer Zunahme von Bevölkerung, Wohneinheiten, Beschäftigung oder Unternehmensbesatz lassen sich vornehmlich in der Aufbauphase suburbaner Räume finden. Sie konstituieren den klassischen Entwicklungspfad Suburbias, bauen auf vorhandenen Wachstumsimpulsen auf (z. B. natürliches Bevölkerungswachstum, Zuwanderung) und werden nicht durch funktionale oder strukturelle Probleme des Raums bestimmt.

Zusammenfassend zeigt sich, dass Wachstumsstrategien für reife suburbane Räume äußerst selten vorzufinden sind. Für den planerischen Zugang zu diesen Räumen stellen sie daher eine kaum relevante Option dar. In allen im Projekt untersuchten Fallstudien wurden diese Strategien nur einmal angewandt (vgl. Hesse et al. 2013: 156 ff.). Die übrigen Fallstudiengebiete unterliegen insbesondere soziodemografischen und sozioökonomischen Veränderungsdynamiken und befinden sich in den Phasen der Reife und des Übergangs. Die handelnden Akteure entschieden sich daher vor allem für Konsolidierungs- und Anpassungsstrategien.

Konsolidieren

Die Konsolidierung umfasst verschiedene Ansätze, die darauf hinwirken, die Entwicklung des Raums in Hinblick auf seine soziodemografischen, sozioökonomischen oder baulichen Parameter zu stabilisieren. Diese Tendenzen ließen sich sowohl für untersuchte Gebiete in der Wachstumsphase als auch für solche in der Reife- und Übergangsphase beobachten. In der Aufbauphase erfolgen in der Regel Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung (u. a. Imagebildung durch Marketing, Anpassung von Managementstrukturen), um eine perspektivische Stabilisierung der gesamten Siedlung in der Phase anhaltenden Bevölkerungswachstums zu gewährleisten.

In der Reifephase liegt der Fokus der Konsolidierung auf Strategien, die den Bestand stabilisieren und den Status quo des Gebiets bzw. seine Entwicklung auf dem aktuellen Entwicklungspfad halten sollen. Dies umfasst in der Regel Ansätze, die die soziale Stabilität oder die funktionale Versorgung eines Quartiers aufrechterhalten. Zu diesem Phasentypus gehört auch das Fallbeispiel Resser Mark in Gelsenkirchen.

Insbesondere in der Übergangsphase erfolgen Konsolidierungsstrategien, die aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen (z. B. Generationenwechsel) eine Stabilisierung, also wie im Fall Resser Mark zum Beispiel eine Beibehaltung der Funktionsfähigkeit des Quartiers durch seine bauliche bzw. funktionale Anpassung, ermöglichen sollen. Strategien, die auf eine

Konsolidierung des suburbanen Raums abzielen, machen den Großteil der untersuchten Fallstudien aus. Sie hängen besonders von einem aktivierenden Engagement lokaler Akteursnetzwerke der Mikroebene quer durch die Meso- und Makroebene ab; im Sinne eines Verständnisses von Siedlungen als sozialökologische Systeme ergibt sich der Erfolg von Resilienzstrategien nicht nur aus einer inneren Reorganisation, sondern auch aus einer guten Zusammenarbeit der Akteure und einer Zurverfügungstellung von Ressourcen über die Mikroebene hinaus in die Meso- und Makroebene (vgl. Walker et al. 2006: 9; vgl. Swanstrom 2009: 8). Hier scheint es auch aus Sicht der kommunalen Vertreter aktuell den größten Handlungsbedarf zu geben.

Anpassen

Ändern sich Rahmenbedingungen (z. B. Wohnungsnachfrage, Kundenströme im Einzelhandel), die die Funktionsfähigkeit des Raums in Frage stellen, erfordert dies Anpassungsstrategien. Diese können bereits in der Aufbauphase zum Tragen kommen. Ein Beispiel dafür wäre eine Änderung der bauleitplanerischen Vorschriften entsprechend der veränderten Nachfrage nach bestimmten Wohnbautypologien. Dies soll zu einem Wertgewinn des Standorts durch eine Reaktivierung der Aufbauphase führen.

In der Reifephase finden sich zumeist partielle Anpassungsstrategien, die den Bestand und seine Nutzungen transformieren, um auf ungünstige Rahmenbedingungen zu reagieren. In der Übergangsphase ermöglichen verschiedene Formen von Anpassungsstrategien eine Neuausrichtung des Raums entsprechend den sich ändernden Rahmenbedingungen. Das Ziel in dieser Phase ist die Transformation hin zu einer neuen Reifephase, die sich vom Ausgangszustand stark unterscheiden kann. Anpassungsstrategien können auch Maßnahmen zum Rückbau oder zur Einschränkung von Nutzungsmöglichkeiten umfassen.

4.3 Placemaking für Suburbia

Aufbauend auf den hier vorgestellten Befunden werden nachfolgend einige ausgewählte Strategien zur Transformation

suburbaner Räume diskutiert, die unter dem Begriff des „Placemaking“ (Fürst 2005) zusammengefasst werden. Der Ansatz des Placemaking wurde im Kontext von Governance-Ansätzen entwickelt und zielt hier auf die Analyse des suburbanen Raums als stadtreionaler Wohn-, Arbeits- und Freizeitort. Es geht dabei zum einen um die Ermittlung der Einstellungen, Problemsichten und Interessenlagen der Haushalte bzw. Nutzer, zum anderen um eine Art kollektive Perspektive auf diesen Raum. Daraus sollen in späteren Schritten konkrete Strategien zur Verbesserung des Standorts Suburbia im Kontext der Stadtregion entstehen – unter Berücksichtigung der Spezifika dieses Standorttyps und der jeweiligen Anforderungen bestimmter Phasen seines Lebenszyklus’.

Placemaking ist hier *erstens* der Versuch, für die suburbanen Wohnstandorte (stellvertretend für suburbane Räume an sich) eine „Adresse“ zu schaffen – einen Hinweis auf die Qualitäten dieses Raums, die ihn für Bleibende, Nachnutzer, Neuankömmlinge und andere attraktiv machen. Der Zyklusabschnitt mit Generationenwechsel könnte hier zum Anlass genommen werden, aktiv nicht nur zur Imageverbesserung, sondern überhaupt zur Produktion einer Identität des Standorts beizutragen. Es bedarf zunächst einer Vorstellung davon, was den Standort in Zukunft auszeichnen soll, welche Vorteile er hat, was er bietet. Diese Identität kann sich in Leitbildskizzen oder in informellen Gebietsentwicklungsstrategien der kommunalen Planung niederschlagen, in teilräumlichen Entwicklungskonzepten oder gar in Einzelprojekten, die für suburbane Räume von besonderer Bedeutung sind – etwa Zentrenprojekte, die die Nahversorgung verbessern.

Für diese Art von Qualitätsstrategie durch Imagebildung müssen *zweitens* kollektive Aktivitäten ergriffen werden, die einen Wohnstandort als funktionierenden Sozialraum etablieren oder sicherstellen. Placemaking ist per definitionem eine Netzwerkstrategie, die auf die Aktivierung und Ertüchtigung der unmittelbar Beteiligten setzt. Solche Netzwerke setzen an den gemeinsamen Interessen und der gemeinsam geteilten Problemwahrnehmung der Bewohner an. Diese Erwartung einer kol-

lektiven Selbstorganisation in Teilen von Suburbia mag angesichts der Genese bzw. des Charakters dieses Raumtyps als „Privatopia“ ungewöhnlich oder unrealistisch erscheinen. Und doch kann man davon ausgehen, dass Suburbia für solche Aufgaben Potenzial besitzt. Nachbarschaftsnetze, Bürgeraktivierung oder partizipative Initiativen können verschiedenen Zielen dienen: der Werterhaltung der eigenen Immobilie, der Verbesserung von Umfeld und Anbindung an benachbarte Räume oder an die Kernstadt sowie der konkreten Konfliktlösung. Speziell solche Standorte, die nicht als Selbstläufer einzuschätzen sind, bedürfen ohnehin einer besonderen Anstrengung, um sie auf den Wohnungsmärkten der Stadtregion zu positionieren. Im gewerblichen Bereich würde das Placemaking einer Umprofilierung eines sich wandelnden suburbanen Gewerbestandorts entsprechen. Hier könnten neue Ankernutzer als Ausgangspunkt für die Entwicklung eines veränderten Leitbilds für den Standort genutzt werden.

Solche entweder flächendeckenden oder aber punktuell raumbezogenen Aktivitäten reihen sich *drittens* in systematische Aktivitäten zum Monitoring des lokalen und auch regionalen Wohnungsmarkts ein. Kleinteilige Gebietsdaten mit Informationen zum Bestandsalter, zu Lebenszyklen und Entwicklungsdynamiken der Quartiere können frühzeitig über bestehende oder erwartete Probleme informieren und erlauben der Planung, gegebenenfalls nicht nur kurzfristige Krisenintervention zu praktizieren, sondern auch mittelfristige Strategien zu entwickeln. Kommunikative Methoden insbesondere in der Ansprache der Bürgerschaft und der interessierten Öffentlichkeit sowie zur Etablierung von Akteursnetzwerken sind hier eine wichtige Erfolgsvoraussetzung. Damit würde keineswegs ungewohntes Terrain der Stadtentwicklungspolitik betreten; Zielkonflikte sind jedoch überall dort zu erwarten, wo Ressourcen begrenzt sind und aus kommunaler Sicht bereits andere Prioritäten gesetzt werden, die sich auf Problemgebiete im Bestand richten. Die Forderung, dass sich die Stadtplanung diesbezüglich nun auch noch im suburbanen Raum betätigen soll, dürfte keineswegs überall Konsens sein.

5 Empfehlungen an Wissenschaft, Planung und Politik – ein Memorandum

Die Ergebnisse der diesem Beitrag zugrunde liegenden Forschung zielen im ersten Schritt auf ein verbessertes Verständnis der aktuellen Entwicklungsdynamik suburbaner Räume. Im zweiten Schritt besteht der Anspruch, eine stärker differenzierte Problemwahrnehmung von Politik und Praxis als bisher auf unterschiedlichen Maßstabsebenen zu fördern. Im dritten Schritt wurden, ähnlich wie bei parallel laufenden Forschungen etwa zum gebäudebezogenen Anpassungsbedarf oder zu den Anforderungen an den Umbau in Suburbia aus energetischer Sicht, Empfehlungen für den planerischen Umgang mit suburbanen Standorten destilliert.

Zu diesem Zweck wurde an verschiedenen Stellen unseres Forschungsgangs der Austausch mit Vertretern relevanter wissenschaftlicher Disziplinen sowie der Planungspraxis gesucht. Neben der Konsultation der im Projektbeirat vertretenen Kolleginnen und Kollegen wurde im November 2012 außerdem ein eintägiger Workshop am Deutschen Architekturzentrum (DAZ) in Berlin durchgeführt. Ziel dieses Workshops war es, die vielen offenen Fragen mit Blick auf eine Gestaltungsperspektive für den suburbanen Raum zu diskutieren und auf mögliche Anwendungskorridore hin zu prüfen. Das nachfolgende Memorandum bündelt die Schlussfolgerungen dieser Diskussion zwischen Vertretern der Disziplinen der Stadtforschung, Stadtplanung, Geografie und Architektur. Es versteht sich als eine Art „policy brief“, dessen Anregungen sich an Wissenschaft und Praxis in den unterschiedlichsten Kontexten richten. Ziel ist es, bereits vorliegende sowie neu gewonnene Erkenntnisse zu diesem Untersuchungsgegenstand zu bündeln, um Kommunen und politischen Entscheidungsträgern Know-how zum Umgang mit suburbanen Räumen bereitzustellen und entsprechende Prioritätensetzungen auf verschiedenen politischen Ebenen zu unterstützen.

Absicht des folgenden Memorandums ist es, vor dem Hintergrund der in diesem Beitrag zusammengefassten Erkenntnisse

die Diskussion von Befunden, Problemen und Strategien vorzuschlagen, die der Komplexität dieses Gegenstandes angemessen sind. Adressaten dieses Memorandums sind die Forschung, die raumbezogene Planung sowie die Politik insgesamt.

(1) Emanzipation als Forschungsthema: Die wissenschaftliche und planerische Beschäftigung mit Suburbia und die Entwicklung von differenzierten (vorbeugenden) Handlungsstrategien ist längst überfällig. Der Wissensapparat über die Problemstellung und mögliche Konzepte müssen weiter ausgebaut und dabei grundlegend erweitert werden. Im Umgang mit Suburbia ist insofern ein Perspektivwechsel notwendig, da der suburbane Raum nicht nur als Problemraum, sondern auch als Möglichkeitsraum gesehen werden kann. Unter veränderten Parametern bieten sich hier neue Optionen der Raumentwicklung.

(2) Analysen und Strategien in räumlicher Differenzierung: Je nach Charakter, Lage und Nachfragedruck innerhalb bestimmter Großstadregionen Deutschlands lassen sich unterschiedliche Ausgangsbedingungen, Strategien und politisch-planerische Grundhaltungen im Umgang mit aktuellen Herausforderungen identifizieren. Eine zentrale Ausgangsbedingung wird durch demografische Prozesse und die damit einhergehende Struktur der Wohnungsmärkte gesetzt. In wachsenden Wohnungsmarkregionen wird es weiterhin Bestandszuwächse in suburbanen Räumen geben, über die bestehenden Strukturen hinaus. In nachfrageschwachen Regionen stellen sich dagegen die Notwendigkeit des Umbaus, der Anpassung und gegebenenfalls auch des Rückzugs.

(3) Entsprechende Differenzierungen auf zeitlicher Ebene: Viele Suburbanisierungsgebiete der Nachkriegszeit befinden sich heute in einer Übergangsphase ihres Lebenszyklus, in der die Erst- oder Zweitnutzergeneration ihre Wohnhäuser verlässt oder Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte abgeschlossen sind bzw. einer Erneuerung bedürfen. Gleichzeitigkeiten im generationellen Wandel können gebietsweise Fluktuation und Leerstand auslösen, sodass sich der Handlungsbedarf räumlich und zeitlich konzentriert. Überall dort, wo der Immobilienmarkt Angebot und Nachfrage nicht

selbst reguliert, entsteht neuer Handlungsbedarf.

(4) Relevanz der regionalen Ebene: Die Herausforderungen auf dem Gebiet der Wohnraumversorgung, die Integration Suburbias in den stadträumlichen Gesamtzusammenhang und damit die Zukunft suburbaner Räume an sich kann nur auf stadtregio-naler Ebene gelöst werden. Die Region erscheint uns sowohl für die notwendige Raumbearbeitung als auch für Handlungsstrategien als Schlüsselebene; entsprechendes gilt für regionale Institutionen und Planungsträger. Die polyzentrische Stadtregion ist hier die zentrale Betrachtungsebene und die suburbanen Räume sind nicht ohne ihre Beziehung zur Kernstadt und zu anderen Teilräumen der Stadtregion zu denken. Das Maß der räumlichen Verflechtung und die wirtschaftliche Dynamik der jeweiligen Räume bestimmt auf übergeordneter Ebene das Spektrum der Handlungsoptionen.

(5) Gesellschaftliche Trends und Alltagsleben: Suburbia ist kein abstrakter Planungsgegenstand, sondern als Teil der Lebenswelt wahrzunehmen, die Wünsche und Sehnsüchte vieler Menschen nach dem idealen Wohnen und Leben befriedigt. Diese Lebenswelt im suburbanen Raum ist einerseits eng verbunden mit Heimat, Identität und Wohnzufriedenheit. Die Entwicklung ausdifferenzierter Lebensstile, der demografische Wandel, die steigenden Energiepreise und neue energetische Erfordernisse wirken sich andererseits zwangsläufig auf Suburbia aus. Diese Faktoren müssen als Parameter in die zu entwickelnden Konzepte und Strategien einbezogen werden, ohne die unstrittig vorhandenen Probleme des suburbanen Raums auszublenden.

(6) Stärkung des politischen Interesses: Aufgrund der anstehenden Dynamiken und der großen Zahl von Menschen, die an den Rändern der Kernstädte leben, muss die politische Wahrnehmung von Suburbia gesteigert werden. Es ist eine jahrzehntealte und dennoch ungelöste Frage, wie die Interessenkonflikte zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden, innerhalb von Suburbia sowie mit den weiter entfernten, in ihrem Einzugsbereich situierten Gemeinden gelöst werden können. Etablierte und teilweise erprobte Modelle einer regionalen Governance können hier richtungweisend sein.

(7) Initiierung von Modellprojekten: Entsprechende Modellprojekte mit experimentellem Charakter können einen Beitrag zur systematischen Problemanalyse und Auswertung von Erfahrungen in unterschiedlichen Großstadtreionen und Kommunen

leisten. Erst auf diese Weise lassen sich präventive Handlungsstrategien entwickeln, die auf andere, ähnlich gelagerte und damit vergleichbare Situationen angewendet werden können.

Literatur

- Adam, Brigitte; Berndgen-Kaiser, Andrea; Joachimsen, Kerstin; Münter, Angelika; Zakrzewski, Philip, 2015: Ein- und Zweifamilienhausbestände der 1950er bis 1970er Jahre in NRW. Indikatoren zur Einschätzung der Lage. In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung 4/15, Bonn, 178–184.
- Aring, Jürgen, 2010: Einfamilienhäuser der 1950er bis 1970er Jahre in Westdeutschland: Eine neue Herausforderung der Stadtentwicklung. In: Eichenlaub, Alexander; Pristl, Thomas (Hrsg.): Umbau mit Bestand. Nachhaltige Anpassungsstrategien für Bauten, Räume und Strukturen. Berlin.
- Brake, Klaus, 2012: Reurbanisierung – Interdependenzen zum Strukturwandel. In: Brake, Klaus; Herfert, Günter (Hrsg.): Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, 22–33.
- Budde, Rüdiger; Schrupf, Heinz; Urfei, Guido, 2001: Gibt es noch ein Ruhrgebiet? Schriften und Materialien zur Regionalforschung, Heft 6. Essen: RWI.
- Bundesregierung, 2012: Stadtentwicklungsbericht 2012. Deutscher Bundestag, Ds 17/14450 vom 22.7.2013. Berlin.
- Clapson, Mark, 2003: Suburban Century. Social change and urban growth in England and the USA. Oxford/New York.
- Dransfeld, Egbert, 2010: Spezifische Probleme und Zukunftsperspektiven von Einfamilienhausgebieten der 50er bis 70er Jahre. Flächenmanagement und Bodenordnung 3/2010, 110–116.
- Fürst, Dietrich, 2005: Place-Making als Ansatz, die regionale Selbststeuerung zu unterstützen? In: Fach, Wolfgang; Lutz, Wolfgang (Hrsg.): Region und Vision: Regionalpolitische Leitbilder im Vergleich. Leipzig (Kulturwiss. Regionenforschung, Bd. 3), 69–80.
- Harris, Richard; Larkham, Peter (Hrsg.), 1999: Changing Suburbs: Foundation, Form and Function. London: Spon.
- Häußermann, Hartmut; Läßle, Dieter; Siebel, Walter, 2008: Stadtpolitik. Frankfurt/Main: Suhrkamp.
- Häußermann, Hartmut; Kronauer, Martin; Siebel, Walter, 2004: An den Rändern der Städte: Armut und Ausgrenzung. Frankfurt/Main: Suhrkamp Verlag.
- Hesse, Markus; Hoffschröer, Holger; Mecklenbrauck, Ilka; Polívka, Jan; Reicher, Christa, 2013: Suburbaner Raum im Lebenszyklus. Bonn (BMVBS-Online Publikation 24/2013).
- Jessen, Johann, 1998: Stadtmodelle im europäischen Städtebau – Kompakte Stadt- und Netzstadt. In: Becker, Heidede; Jessen, Johann; Sander, Robert: Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa, 490–504. Stuttgart/Zürich.
- Mace, Alan, 2013, City Suburbs: Placing Suburbia in a Post-suburban World. London/New York: Routledge.
- Menzl, Marcus, 2007: Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg. Frankfurt/New York.
- Phelps, Nic; Wood, Andrew M.; Valler, David, 2010: A postsuburban world? An outline of a research agenda. Environment and Planning A 42 (2), 366–383.
- Polívka, Jan; Reicher, Christa; Zöpel, Christoph, 2016: Raumstrategien Ruhr 2035+. Handlungsempfehlungen zur räumlichen Entwicklung der Agglomeration Ruhr, Dortmund (im Druck).
- Polívka, Jan, 2016: Maturity, Resilience and Life-Cycles in Suburban Residential Areas. Dortmund.
- Polívka, Jan; Roost, Frank, 2011: Kerne, Adern und Ränder: Siedlungs- und Bebauungsstruktur des Ruhrgebiets. In: Reicher, Christa; Kunzmann, Klaus R.; Polívka, Jan; Roost, Frank; Utko, Yasemin; Wegener, Michael (Hrsg.): Schichten einer Region: Kartenstücke zur räumlichen Struktur des Ruhrgebiets, 38–76. Berlin.
- Prigge, Walter, 1998: Peripherie ist überall. Frankfurt/New York: Campus Verlag.
- Sieverts, Thomas, 1997: Zwischenstadt. Braunschweig/Wiesbaden.
- Schenk, Winfried; Kühn, Manfred; Leibenath, Markus; Tzschaschel, Sabine (Hrsg.), 2012: Suburbane Räume als Kulturlandschaften. Hannover: ARL (= Forschungs- und Sitzungsbericht 236).
- Swanstrom, Todd; Chapple, Karen; Immergluck, Dan, 2009: Regional Resilience in the Face of Foreclosures: Evidence from six Metropolitan Areas, Building Resilient Regions. IGS, University of California, Berkeley.
- Vicenzotti, Vera, 2011: Der „Zwischenstadt“-Diskurs. Eine Analyse zwischen Wildnis, Kulturlandschaft und Stadt. Bielefeld: Transcript.
- Walker, Brian H.; Gunderson, Lance; Folke, Carl; Carpenter, Steve; Schultz, Liesen; Kinzig, Ann, 2006: A Handful of Heuristics and some Propositions for Understanding Resilience in Social-ecological Systems. Ecology and Society 2006/11(1):13.
- Wüstenrot-Stiftung (Hrsg.), 2012: Die Zukunft von Einfamilienhausgebieten aus den 1950er bis 1970er Jahren. Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Nutzung. Ludwigsburg.

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 (Growe/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.

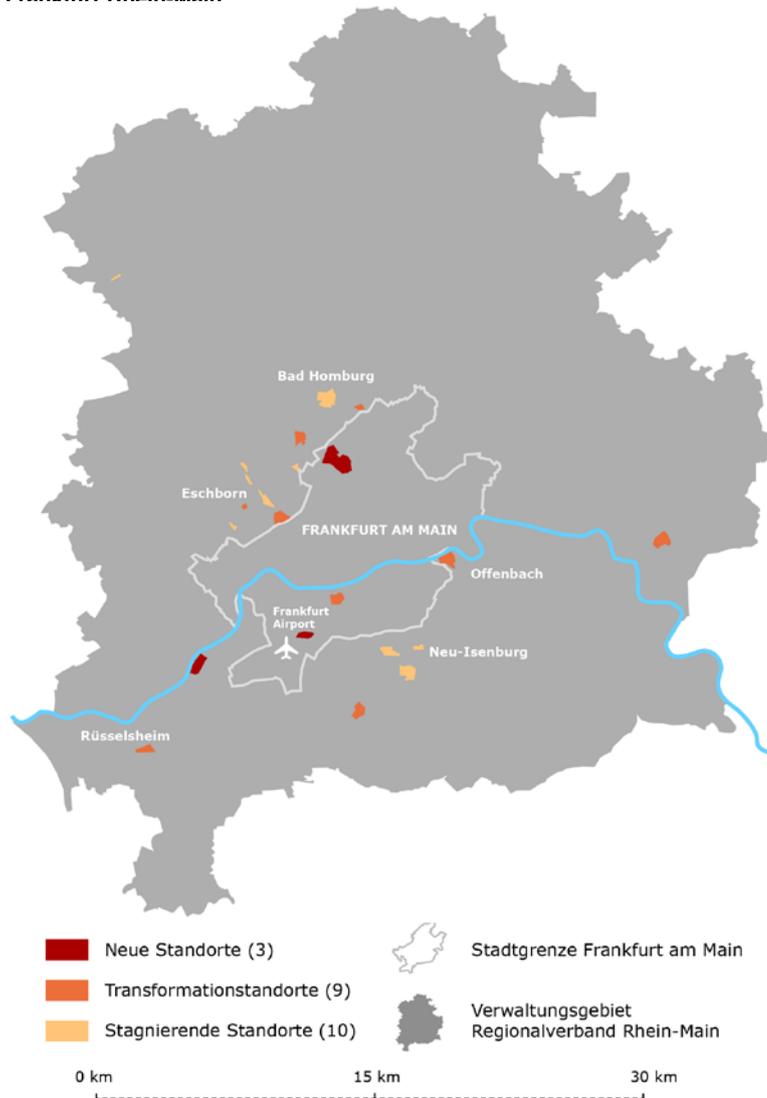
Foto: Frank Roost

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).

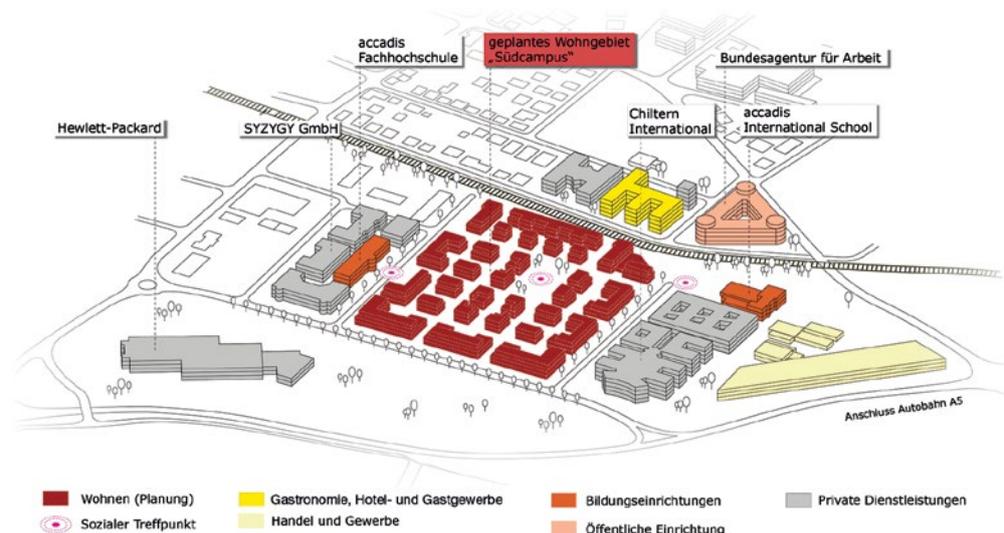


Abbildung 4
Planungen für eine Nutzungsmischung im Südcampus Bad Homburg. Das rot dargestellte neue Wohnprojekt entsteht an der Stelle des ehemaligen DuPont-Gebäudes

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.

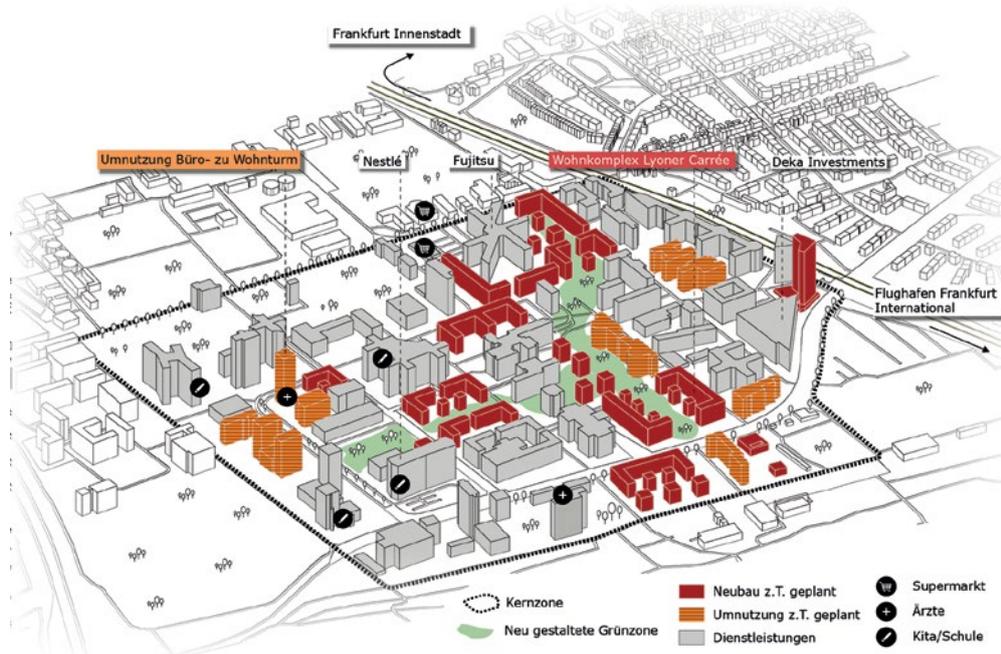


Abbildung 5
Die systematische Nachverdichtung am Standort Niederrad („Lyoner Viertel“) zielt auf eine neue Nutzungsmischung ab und wird mit einer Verbesserung der stadträumlichen Qualitäten verbunden

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 Nutzungseinseln 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. Werkstattbericht, 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.

Zwischen altmodisch, begehrt und neuen Entwicklungschancen

Anpassungsstrategien für ältere Einfamilienhausgebiete

Sabine Müller-Herbers
Manuela Skorka

Einfamilienhausgebiete (EFH-Gebiete) stehen stellvertretend für einen besonders weitverbreiteten Siedlungstypus. Der Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser an allen Wohngebäuden liegt bundesweit – mit wenigen regionalen Ausnahmen – bei über 80 % (BBSR 2015). EFH-Gebiete sind sowohl in den Kernstädten als auch in den Städten und Gemeinden im suburbanen Raum sowie im ländlich geprägten, peripheren Raum anzutreffen. Wie alle anderen Siedlungsquartiere unterliegen sie einem demografischen und strukturellen Wandel. Dieser Beitrag stellt daher Anpassungsstrategien für ein EFH-Gebiet in der Stadt Karlstadt vor, die stellvertretend für Kommunen im suburbanen Raum steht.

Ziel der hier vorgestellten Studie war es, fachübergreifend die Umsetzbarkeit von Anpassungsstrategien für EFH-Gebiete der 1950er bis 1970er zu überprüfen, da Revitalisierungsmaßnahmen mit Beteiligung der Bewohnerschaft vor Ort bisher kaum untersucht und evaluiert wurden. Die vorgestellten Ergebnisse beleuchten die Situation eines EFH-Gebiets in einer Kleinstadt im weiteren Verflechtungsraum von Würzburg. Zusätzlich ist die Lage des EFH-Gebiets in der Kernstadt im Kontext weiterer ländlich geprägter Stadtteile zu sehen. Eine uneingeschränkte Übertragbarkeit der Ergebnisse auf Kommunen mit EFH-Gebieten im ländlich peripheren Raum und ohne polyzentrische Siedlungsstrukturen (d. h. viele Ortsteile) ist daher nicht gegeben. Eine Übertragbarkeit der Analysesituation und der daraus entwickelten Anpassungsstrategien für Kommunen im suburbanen Raum kann grundsätzlich konstatiert werden, bedarf jedoch weiterer Untersuchungen in Hinblick auf die Vielfalt der Rahmenbedingungen suburbaner Siedlungsbereiche (z. B. genaue Lage im suburbanem Raum, schrumpfender oder wachsender Kontext). Grundsätzlich sind die vorgestellten Handlungsfelder und der ressortübergreifende Ansatz jedoch für die Entwicklung passfähiger Anpassungsstrategien für ältere EFH-Gebiete unabhängig vom Raumtyp ein übertragbarer Handlungsrahmen. Je nach räumlicher Lage und sonstigen Ausgangsbedingungen der EFH-Gebiete können daraus individuelle Anpassungsstrategien und Maßnahmen entwickelt werden.

1 Karlstadt im suburbanen Raum

Karlstadt (14.809 Einwohner, 2015) prägt eine kompakte, historische Altstadt und sich direkt anschließende Wohn- und Gewerbegebiete sowie insgesamt neun überwiegend dörflich geprägte Teilorte (Stadtteile, s. Abb. 1). Als Mittelzentrum liegt die Stadt knapp 30 km nordöstlich von Würzburg an einer Entwicklungsachse mit überregionaler Bedeutung, jedoch nicht mehr unmittelbar im Verdichtungsraum Würzburg (Regionaler Planungsverband 2003). Die Anbindung zum Oberzentrum Würzburg ist mit der Bahn mindestens im

Dr. Sabine Müller-Herbers
Dipl.-Ing. Raumplanung
bearbeitet als Projektleiterin bei der Baader Konzept GmbH u. a. angewandte Forschungsprojekte zum (inter-)kommunalen Flächenmanagement und der aktiven Innenentwicklung und berät Kommunen in diesem anspruchsvollen Aufgabenfeld.
s.mueller-herbers
@baaderkonzept.de

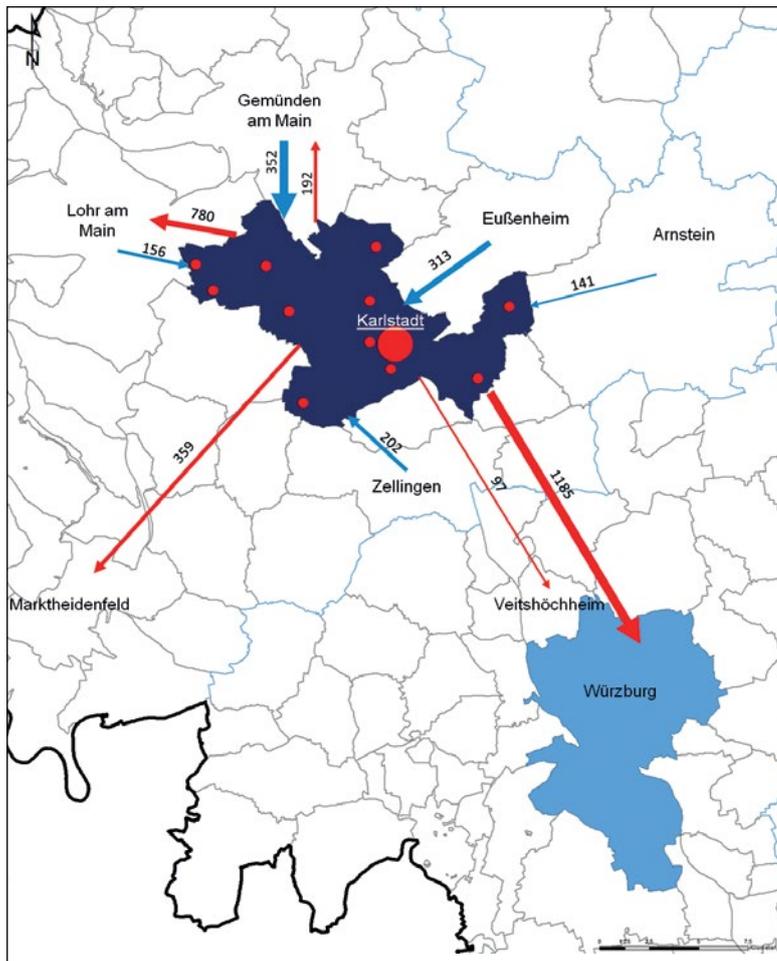
Manuela Skorka
ist seit 1996 als selbständige Architektin und Stadtplanerin tätig. Inhaberin Planungsbüro Skorka. Aufgabenschwerpunkte sind Stadt-, Orts- und Quartiersentwicklung, Innenentwicklung, Anpassung von Kommunen im Hinblick auf demografische Veränderungen sowie aktivierende Bürgerbeteiligung.
skorka@planungsbuero-skorka.de

Abbildung 1
Karlstadt mit allen Stadtteilen und Verkehrsanbindung im Überblick



Quelle: Stadt Karlstadt 2016

Abbildung 2
Ausgewählte Aus- und Einpendlerbeziehungen der Stadt Karlstadt
(Gemeindeebene) zum Stichtag 30.06.2014



Quelle: IHK Würzburg-Schweinfurt 2015, Darstellung/Gestaltung: Madeleine Wagner

Halbstudentakt (22 Minuten Fahrtzeit) gegeben. Dorthin zieht es aufgrund der guten Verkehrsanbindung auch die meisten Auspendler, nämlich täglich 1.185 zum Stichtag 30.06.2014 (s. Abb. 2, IHK 2015).

Die Einwohnerzahl von Karlstadt ging in den letzten Jahren leicht zurück und hat sich aktuell konsolidiert. Insbesondere die Gruppe der über 50-Jährigen wächst aufgrund der demografischen Entwicklung, doch auch die Altersgruppen der bis 6-Jährigen und der 25- bis 30-Jährigen verzeichnen Zuwächse.

Aus welchen Gebieten die meisten neuen Einwohner von Karlstadt kommen, lässt sich quantitativ nicht eindeutig belegen. In der persönlichen Wahrnehmung von für die Studie befragten Verwaltungsmitarbeitern der Stadt kommen sie jedoch vor allem aus den kleineren Nachbarkommunen und weniger aus Würzburg. Die städtische Umzugsstatistik der Jahre 2005 bis 2009 sowie 2010 bis 2014 informiert zudem über die Einwohnerbewegungen zwischen der Kernstadt Karlstads und den überwiegend ländlich geprägten Stadtteilen Gambach, Heßlar, Karlburg, Laudenschbach, Mühlbach, Rohrbach, Stadelhofen, Stetten und Wiesenfeld (Stadt Karlstadt 2015). Sie belegt den zunehmenden Bedeutungsgewinn der zentralen Bereiche als Wohnstandort im Verhältnis zu den äußeren Stadtteilen (s. Tab. 1).

Tabelle 1
Umzüge innerhalb der Stadt Karlstadt (Kernstadt und Stadtteile)

Stadtteil	01.01.2005 – 31.12.2009			01.01.2010 – 31.12.2015			Zuzugs- tendenz nach Kernstadt im Zeitverlauf
	Von Kernstadt nach ...	Von ... nach Kernstadt	Saldo für ... gegenüber Kernstadt	Von Kernstadt nach ...	Von ... nach Kernstadt	Saldo für ... gegenüber Kernstadt	
Kernstadt	1.338	1.338	0	1.277	1.277	0	
Gambach	26	35	-9	42	79	-37	↻
Heßlar	11	12	-1	6	11	-5	↻
Karlburg	70	95	-25	92	106	-14	⬇
Laudenschbach	55	92	-37	43	74	-31	⬇
Mühlbach	58	37	21	61	68	-7	↻
Rohrbach	1	7	-6	2	4	-2	⬇
Stadelhofen	-	2	-2	2	5	-3	↻
Stetten	28	42	-14	34	18	16	⬇
Wiesenfeld	8	15	-7	7	27	-20	↻

Quelle: Stadt Karlstadt 2015, Auswertung Baader Konzept

Die Anzahl der Einpersonenhaushalte stieg in Karlstadt zwischen 1987 und 2011 um 52 % an (von 1.195 auf 1.823). Zugenommen hat auch der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gemeindefläche – von 10,2 % in 1980 auf 12,6 % im Jahr 2013 (Bayerisches Landesamt für Statistik 2014). Ursächlich dafür sind unter anderem kontinuierliche Neuausweisungen von Wohngebieten, die sich sowohl auf die Kernstadt als auch alle Stadtteile verteilen.

2 Das bayerische Modellprojekt „Revitalisierung von Einfamilienhausgebieten“

Im Jahr 2012 wurde das bayerische Modellprojekt „Revitalisierung von Einfamilienhausgebieten“ der 50er- bis 70er-Jahre initiiert und im Auftrag von vier Ministerien bis 2014 bearbeitet¹. Wesentlicher Bestandteil des Projektes war die Zusammenarbeit mit den Akteuren in drei EFH-Gebieten, die von den Modellkommunen vorgeschlagen und in einem landesweit ausgeschriebenem Wettbewerb von den Ministerien unter 35 Teilnehmern ausgewählt wurden (s. Tab. 2). Die Modellkommunen liegen in unterschiedlichen Raumtypen. Mit der Alten Siedlung in Karlstadt wird ein EFH-Gebiet im suburbanen Raum vorgestellt und zusammen mit der Kernstadt in den Kontext ausgewählter Pendler- und Umzugsströme gestellt (s. Kap. 1).

Hinter dem Projekt standen unter anderem die Leitideen

- mit der Revitalisierung von älteren EFH-Gebieten Flächenspareffekte erzielen zu können,
- einen Beitrag zur Umsetzung des sozialpolitischen Leitziels zu leisten, im Alter selbstbestimmt leben zu können,
- für entsprechende städtebauliche Qualitäten bei der Modernisierung und Neuordnung der Siedlungsgebiete Sorge zu tragen.

Tabelle 2
Modellprojekt Revitalisierung von EFH-Gebieten der 50er- bis 70er-Jahre

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung der EFH-Gebiete unter besonderer Berücksichtigung der demografischen Entwicklung und der Innenentwicklung • Erarbeitung handlungsfeldübergreifender Lösungsansätze und Maßnahmen im Dialog mit Bewohnerschaft und weiteren Quartiersexperten • Ableitung von übertragbaren Handlungsansätzen
Untersuchungs-/Arbeitsansatz	<ul style="list-style-type: none"> • Literatur- und Quellenrecherche, städtebauliche Bestandsaufnahmen, Akteursanalysen, Durchführung aktivierender Kommunikations- und Beteiligungsprozesse, Methoden der qualitativen Sozialforschung (u. a. leitfaden-gestützte Interviews, teilnehmende Beobachtung) sowie Erarbeitung integrierter Quartiersentwicklungskonzepte • Besonderheit: ressort-/fachübergreifender Ansatz
Modellkommunen bzw. -quartiere	<ul style="list-style-type: none"> • „Alte Siedlung“ in der Stadt Karlstadt (14.900 EW) im Landkreis Main-Spessart • Siedlung „Am Steig“ in Markt Marktrodach (4.000 EW) im Landkreis Kronach • „Blumensiedlung“ in der Gemeinde Langenneufnach (1.670 EW) im Landkreis Augsburg
Ergebnisse (Printmedien)	<ul style="list-style-type: none"> • Abschlussbericht „Revitalisierung von EFH-Gebieten der 50er- bis 70er-Jahre“, 2014 (unveröffentlicht) • Broschüre „Ältere Einfamilienhausgebiete – fit für die Zukunft“ (Bayerische Staatsregierung 2015)

Quelle: Baader Konzept

Herausforderung ältere Einfamilienhausgebiete

Ältere EFH-Gebiete stehen seit geraumer Zeit im Fokus von Untersuchungen (z. B. Wüstenrot-Stiftung 2012, Forum Baulandmanagement 2010). Sie wurden und werden zu einem Großteil von eigentumsbildenden Haushalten in der Familienphase geprägt und weisen aufgrund ihrer Entstehungsgeschichte eine homogene Eigentümerstruktur auf. Mit dem Aus-/Fortzug der Kinder, dem zunehmenden Alter der Bewohner und einem steigenden Sanierungsbedarf stehen Eigentümer und Kommunen in älteren EFH-Gebieten vor neuen Aufgaben. Gebäudebestand, Quartiersstruktur sowie Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen werden einerseits in vielen Fällen schon heute nicht mehr den Bedürfnissen, insbesondere der älteren Bewohner, gerecht. Andererseits bevorzugen junge Familien häufig die Neubaugebiete am Siedlungsrand. Diese Herausforderungen gelten für ältere EFH-Gebiete, egal ob sie im ländlichen Raum oder im suburbanen Raum angesiedelt sind. Zum Beispiel aufgrund der jeweiligen Infrastrukturausstattung dürften sich jedoch unterschiedliche

(1) gefördert von den Bayerischen Staatsministerien für Umwelt und Verbraucherschutz, für Arbeit und Soziales, Familie und Integration, für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sowie des Innern, für Bau und Verkehr

Tabelle 3
Handlungsfelder bei der Revitalisierung von älteren Einfamilienhausgebieten

Handlungsfeld	Erläuterungen, Ansatzpunkte für die Anpassung und Revitalisierung
Innenentwicklung und Flächenmanagement	Baulücken und untergenutzte Grundstücke bieten Raum für neue Gebäude, z. B. auch für kleinteilige, seniorengerechte Wohnungen oder Hausgemeinschaften. Durch zusätzliche jüngere Bewohner kommt es zur Verjüngung der Altersstruktur und die Infrastruktur wird insgesamt besser ausgelastet. Neue Siedlungserweiterungen lassen sich vermeiden (z. B. Unterhaltskosten).
Wohnangebote/-formen	Häuser in EFH-Gebieten sind in ihrer Grundrissgestaltung auf Familien ausgerichtet. Kleinere Wohneinheiten für Singles, attraktive, barrierearme Wohnungen für Ältere oder für das Wohnen in Gemeinschaft geeignete Projekte können die einseitige Struktur der Gebiete ergänzen. Sie bieten passenden Wohnraum für unterschiedlichste Wohnbedürfnisse, insbesondere für die wachsende Zahl der Ein- bis Zweipersonenhaushalte.
Wohnungsmarkt	Die demografische Entwicklung, den Generationswechsel in den Gebäuden sowie Angebot und Nachfrage sollten die Gemeinde sowie örtliche Immobilienmakler und Banken im Auge behalten. Die fortlaufende Beobachtung dient einer vorausschauenden Baulandpolitik und zeigt Spielräume für Umnutzungen und Investitionen auf (z.B. neue Wohnangebote, das Engagement örtlicher Bauunternehmer und Banken).
Gebäudebestand/ Energetische Sanierung	Aus Sicht der Eigentümer kommt dem Werterhalt der Immobilien in den EFH-Gebieten eine besondere Bedeutung zu (Stichwort Altersvorsorge). Herausforderungen bestehen u. a. in der Anpassung an heutige Wohnbedürfnisse, den barrierefreien Umbau oder die energetische Sanierung. In Verbindung mit der Lage und der Attraktivität des öffentlichen Raums prägt dies das Bild und Image der Siedlung.
Versorgung	Die Erreichbarkeit von Läden und Dienstleistungen zur Nahversorgung, die Verfügbarkeit medizinischer Versorgung sowie Pflege- und Unterstützungsangebote bilden wichtige Standortfaktoren für die Attraktivität eines Siedlungsgebiets.
Öffentlicher Raum, Freiraum und Ortsbild	Wohnqualitäten werden wesentlich vom Wohnumfeld, also der Gestaltung des Straßenraums, von Plätzen, Freiflächen und Grünanlagen sowie deren Nutzbarkeit und Attraktivität für unterschiedliche Gruppen wie Kinder, Ältere oder Mobilitätseingeschränkte bestimmt. Ältere EFH-Gebiete konkurrieren mit Neubaugebieten, sodass ihre Qualitäten herauszustellen und ggf. Modernisierungen erforderlich sind.
Gesellschaftliche Teilhabe/ Unterstützungsangebote	Die Möglichkeit, in Kontakt zueinander zu kommen oder einen Treffpunkt mit unterschiedlichen Angeboten in der Nähe zu haben, erhält besonders für die wachsende Gruppe der Senioren und Hochbetagten mehr Bedeutung; wird aber vor dem Hintergrund veränderter Familienstrukturen auch für junge Familien oder Alleinerziehende immer wichtiger (auch unter dem Ziel der Inklusion).
Netzwerke/bürgerschaftliches Engagement	Gut funktionierende Nachbarschaften in älteren EFH-Gebieten sind zu unterstützen. Neben dem klassischen Ehrenamt sollten zudem die Möglichkeiten neuerer Entwicklungen wie z. B. Tauschringe und Seniorengenossenschaften gefördert werden. Netzwerkbildung des bereits bestehenden Engagements (z. B. der Vereine) führt Angebote zusammen und nutzt Synergieeffekte.
Mobilität	Fuß- und Radwege, die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sowie eine ausreichende ÖPNV-Anbindung und neue, alternative Mobilitätsangebote werden vor allem für Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen, aber auch generationenübergreifend immer wichtiger. Sie bestimmen wesentlich die Attraktivität eines Wohnstandorts.
Technische Infrastruktur und Kosten	Straßen- und Kanalsanierungen sind wichtige Kostenpunkte bei der Erneuerung älterer Siedlungsbereiche. Sie bieten aber auch die Chance, den öffentlichen Raum barrierefrei und zeitgemäßer zu gestalten. Im Zusammenspiel mit der Modernisierung der privaten Immobilien lässt sich so die Attraktivität eines Siedlungsgebiets wesentlich steigern.

Handlungsoptionen und Lösungsansätze für die Aufwertung der EFH-Gebiete ergeben. Das gilt im Übrigen auch für die Lage eines EFH-Gebiets innerhalb der kommunalen Siedlungsstruktur (als Solitärsiedlung oder orts- bzw. stadtkernnah).

Die Entwicklungen in den EFH-Gebieten stehen einer effizienten Flächennutzung und Infrastrukturauslastung sowie einer flächensparenden Siedlungsentwicklung entgegen – zumal in älteren EFH-Gebieten häufig noch unbebaute Grundstücke anzutreffen sind und aufgrund des hohen Durchschnittsalters der Bewohner zukünftig mit mehr Immobilienangeboten durch Erbfälle bzw. den Verkauf von Immobilien zu rechnen ist. Diese kohortenspezifischen Ereignisse können aufgrund der einheitlichen Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur zu Anpassungsproblemen führen (Kötter/Schöllan 2010: 255). Zudem unterscheidet sich die Entwicklung der Immobilienwerte in Wachstums- und Schrumpfsregionen einerseits sowie in zentralen und peripheren Standorten andererseits. Erfahrungen aus der Beratung der Kommunen vor Ort (z. B. im Rahmen von Innenentwicklungskonzepten) verweisen zudem darauf, dass teilweise unrealistische Preisvorstellungen der Eigentümer oder Erben den problemlosen Eigentumsübergang verhindern oder verzögern.

Die vorhandenen Studien untersuchten EFH-Gebiete mit verschiedenen Ansätzen: auf der Basis vorhandener Daten oder mit empirischen Methoden wie Befragungen vor Ort oder Quartiersanalysen. Vereinzelt waren (Quartiers-)Konzepte zur Anpassung sowie konkrete Umsetzungsmaßnahmen vor Ort Gegenstand der Untersuchung (Bayerische Staatsministerien 2014: 14).

Die in den bisherigen Studien diskutierten Strategien zur Anpassung der EFH-Gebiete an die Herausforderungen der Zukunft beziehen zahlreiche Handlungsfelder ein. Anhand der Modellkommunen bzw. -quartiere wurden diese überprüft und um weitere Aspekte ergänzt (s. Tab. 3).

Die Handlungsfelder können wiederum mit verschiedenen Bausteinen und Maßnahmen unterlegt werden. Im Sinne eines ressort- bzw. fachübergreifenden Ansatzes

sind hier Maßnahmen von besonderer Bedeutung, die Synergieeffekte erzielen können und damit vor Ort in der Umsetzung einen besonderen Mehrwert aufweisen (siehe auch Bayerische Staatsregierung 2015). Die Aufwertung öffentlicher (Straßen-) Räume durch eine barrierefreie, attraktive Gestaltung und die Schaffung von möglichen Treffpunkten modernisiert das Quartier in mehrfacher Hinsicht (siehe Handlungsfelder öffentlicher Raum/Freiraum, gesellschaftliche Teilhabe, Netzwerke, Mobilität und technische Infrastruktur). Die gezielte Ansprache von Baulückeneigentümern zur Mobilisierung von unbebauten Grundstücken unterstützt den Bereich Innenentwicklung und Flächenmanagement und möglicherweise die Schaffung neuer Wohnangebote.

Ausgewählte Fragen und Ausgangsthesen im Modellprojekt

Ansätze zur Revitalisierung von EFH-Gebieten, die die Quartiere in einem weitgefächerten, interdisziplinären Ansatz untersuchen und betreuen, sind bisher die Ausnahme. Im vorgestellten Modellprojekt liegt zudem ein Schwerpunkt in der Zusammenarbeit mit Bewohnern und weiteren lokalen Akteuren, um in Ergänzung der Expertise der Fachleute zum Anpassungsbedarf von EFH-Gebieten zu eruiieren, wie diese Aufgabenstellung vor Ort wahrgenommen wird und wo praxisnahe Lösungsansätze liegen können. Wie gelingt es zum Beispiel, den Generationswechsel zu unterstützen, um das Quartier attraktiv für jüngere und andere Zielgruppen als die bisherigen zu halten? Es stellt sich aber auch aus der Sicht der derzeitigen Bewohner die Frage des Generationswechsels. Wie wird dieser gesehen? Wird er aktiv angegangen oder herrscht eine abwartende Haltung vor? Aufgrund des ressortübergreifenden Untersuchungsansatzes war eine der Ausgangsthesen, dass ein beschleunigter Generationswechsel und die Attraktivitätssteigerung der Siedlungsgebiete der weiteren „Entdichtung“ und Überalterung der Quartiere entgegenwirken können. Grundstücke, Gebäude und Infrastruktur lassen sich effizienter nutzen, wodurch ein Beitrag zur Innenentwicklung geleistet wird.

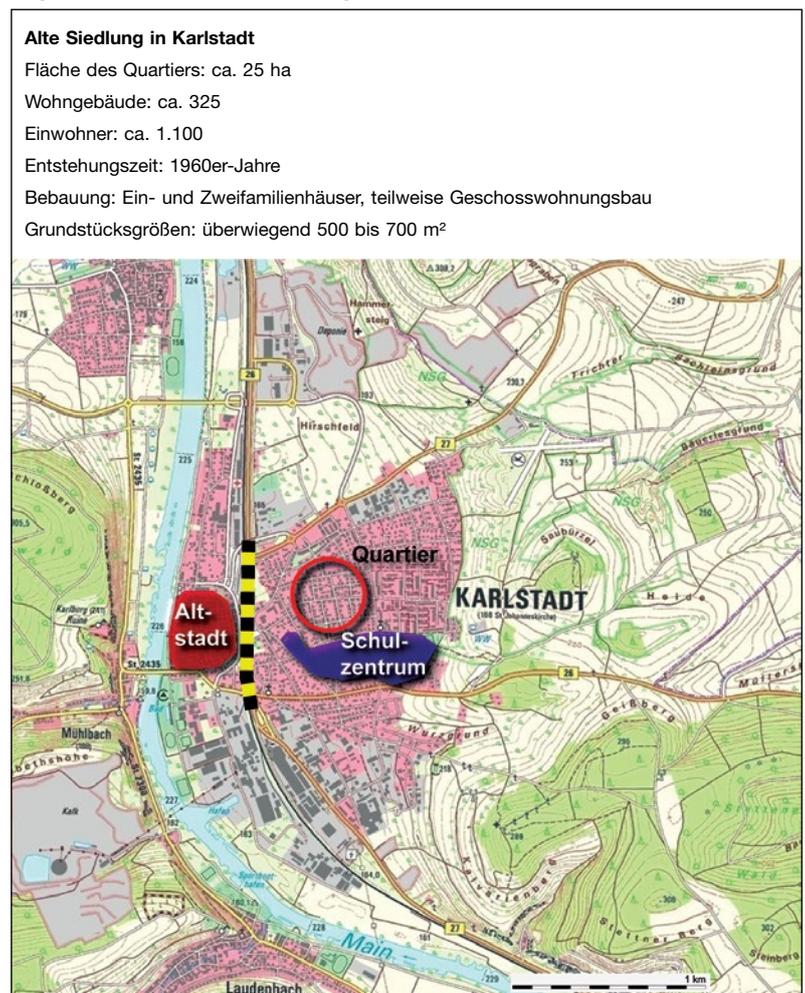
3 Die Alte Siedlung in Karlstadt als Praxisfall

Ausgangssituation im Quartier

Im Modellprojekt erfolgte zunächst eine umfassende Analyse der Ausgangssituation des EFH-Gebiets im Kontext zur Gesamtstadt. Die Alte Siedlung liegt östlich der historischen Altstadt (s. Abb. 3). Die Bahnlinie Würzburg – Frankfurt sowie die Bundesstraße 26 bilden eine markante Trennlinie im Siedlungsgefüge, die nur durch eine Unterführung überwunden werden kann.

Trotz der räumlichen Barriere zur Altstadt lässt sich die infrastrukturelle Anbindung des Quartiers als gut bezeichnen. Neben dem Angebot der Altstadt finden sich viele öffentliche Infrastruktureinrichtungen

Abbildung 3
Lage des Quartiers Alte Siedlung in Karlstadt



Quelle: Planungsbüro Skorka 2013, Kartengrundlage Stadt Karlstadt

wie Rathaus, Hallenbad, alle Schultypen und Kirchengemeinden am südlichen Rand des Quartiers. Das gilt auch für die Versorgungssituation (s. Abb. 4). Regionale Buslinien bedienen die Schulen am südlichen Rand, den Bahnhof sowie den nördlichen und östlichen Rand des Quartiers, verkehren jedoch nicht im Gebiet direkt. Die Ausstattungssituation verdeutlicht aber auch, dass innerhalb des Quartiers keine Angebote bestehen und früher vorhandene Dienstleistungen wie Bäcker, Metzger und Gaststätten in den letzten Jahren aufgegeben wurden. Eine zumutbare fußläufige Entfer-

nung wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfs ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen nicht gegeben.

Das insgesamt ruhig gelegene Siedlungsquartier prägt zum großen Teil eine einheitliche städtebauliche Struktur. Es überwiegen Einfamilienhäuser mit großen Gärten. Ergänzend finden sich mehrgeschossige Wohnungsbauten der städtischen Wohnungsbaugesellschaft, die zusammen mit dem angrenzenden Freiraum im östlichen Teil ein markantes städtebauliches Ensemble bilden. Zusammen mit dem nicht

Abbildung 4
Alte Siedlung Karlstadt – Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs



Quelle: Planungsbüro Skorka



Bebauung in der Alten Siedlung

Foto: M. Skorka



Straßenraum in der Alten Siedlung

Foto: S. Müller-Herbers

hierarchisierten Straßensystem ergibt sich ein eher gleichförmiges Bild, das auch zu Orientierungsschwierigkeiten im Quartier führt. Für Straßen, öffentliche Freiräume sowie viele der Gebäude besteht Erneuerungs- und Modernisierungsbedarf, sodass sich gegenüber neueren Wohngebieten ein altmodisches Bild ergibt. Die Altersstruktur in der Alten Siedlung zeigt, dass Menschen im Alter von 25 bis 49 Jahren hier anteilmäßig an der Bevölkerung seltener vertreten sind als in der Gesamtstadt (31,8 % zu 32,6 %). Das gilt im besonderen Maße auch für die Gruppe der Kinder bis 5 Jahre (2,9 % zu 5,0 %) und für 15- bis 24-Jährige (7,9 % zu 12,1 %). Der Anteil der Menschen, die älter als 65 Jahre alt ist, liegt in der Siedlung bei 24,5 %, in der Gesamtstadt dagegen bei 19,7 % (Stadt Karlstadt 2012, Bertelsmann-Stiftung 2012).

Für die zukünftige Quartiersentwicklung spielt deshalb auch der anstehende Generationswechsel in Einfamilienhäusern eine Rolle. Auf 38 Parzellen, also etwa 12 % der Grundstücke im Quartier, leben ausschließlich Menschen, die älter als 70 Jahre sind. Aktuell ungenutzte Potenziale bestehen durch zwölf Baulücken in einem Umfang von rund 7.000 m². Hinzu kommen neun leer stehende Gebäude (rund 5.000 m² Grundstücksfläche).

Die Sichtweise der Quartiersexperten und der Bewohnerschaft

Neben dem konzeptionellen, analytischen Blick der Planer auf das Quartier besaß die Sichtweise der Bewohner sowie der Akteure vor Ort zentrale Bedeutung. Thesen und Leitlinien zur Revitalisierung von älteren EFH-Gebieten sollten dem Praxistest unterzogen und eine Rückkopplung erzielt werden. Dazu wurde ein umfassender Kommunikations- und Beteiligungsprozess mit folgenden Bausteinen initiiert und begleitet:

- Vorbereitende und begleitende Gespräche mit der Stadtverwaltung
- Akteursanalyse, um Quartiersexperten zu gewinnen, die aufgrund ihrer Tätigkeit und ihres Engagements über Kenntnisse und besondere Blickwinkel im Quartier verfügen; auch, um dem ressortübergreifenden Untersuchungsansatz Rechnung zu tragen

- Fachgespräche mit den Quartiersexperten am runden Tisch
- Vertiefende Einzelgespräche mit ausgewählten Schlüsselakteuren
- Bewohnerversammlung
- Präsentation der Zwischenergebnisse und Abstimmung im Stadtrat
- Begleitende Pressearbeit und Bereitstellung von Informationsmaterial für die Homepage der Stadt

Wichtiger Bestandteil dieses Prozesses war es, die Kommune (Verwaltung, Stadtrat), die Bewohnerschaft und sonstige Beteiligte für das Thema Revitalisierung zu sensibilisieren. Dies erfolgte durch Impulsvorträge. Sie stellten die vielfältigen Aspekte und Zusammenhänge, die für die Aufwertung der älteren Siedlungsquartiere und das generationenübergreifende Leben relevant sind (s. auch Tab. 3), plakativ vor. Mehr als 85 Teilnehmer aus dem Quartier informierten sich bei der Bewohnerversammlung über das Projekt und brachten konkrete Ideen ein. Die wichtigsten diskutierten Themen waren:

- die Straßengestaltung,
- Treffpunkte für Bewohner,
- die nachbarschaftliche Unterstützung,
- die Sicherung der Nahversorgung,
- der Bedarf an Wohnraum und
- die Pflege für ältere Bewohner.

Fragen rund um die Immobilie bezogen sich auf:

- den altersgerechten Umbau,
- die energetische Sanierung und
- den Generationswechsel.

Akteure und Vertreter folgender Institutionen waren beteiligt und verfügen als Quartiersexperten über einen jeweils eigenen Blickwinkel auf das Gebiet: Sparkasse, Raiffeisenbank, Pflegedienst, Seniorenbeirat, Caritas-Sozialstation, Ehrenamtsbörse, Elternbeiräte der benachbarten Schulen, Verband Wohneigentum/Siedlerverband, Nachbarkommune Zellingen, Presse Main-Post, Städtische Wohnungsbaugesellschaft, Bürgermeister, Stadträte und Verwaltung, örtliche Architektur- und Planungsbüros

sowie Eigentümer. Ausgewählte Statements aus den Gesprächen – insbesondere in Bezug zu Nachfrage, Attraktivität und Generationswechsel im Quartier – veranschaulichen die Situation vor Ort und vermitteln ein Stimmungsbild (s. Abb. 5).

Abbildung 5 Ausgewählte Statements aus der Bewohnerversammlung

Das Quartier ist sehr beliebt in der Stadt. Die Nachfrage nach Häusern in diesem Gebiet kann nicht gedeckt werden. Für Eltern mit Kindern wird das Gebiet als „Insel der Glückseligen“ und „sehr attraktiv“ beschrieben: kaum Verkehr, Nähe zur Altstadt und zu den Schulen.

Der Zuzug erfolgt vor allem von den Dörfern in den Hauptort. Viele wollten in Altstadtnähe leben.

Das Gebiet ist so gefragt, dass viele Menschen lieber dorthin zögen als neu zu bauen. Hervorgehoben wird die Weite und Größe der Grundstücke als Qualität.

Es wird auch gesagt, dass es im Quartier kaum Kinder gebe, weil die Häuser nicht verkauft würden und damit der Generationswechsel noch nicht stattfinden kann. Eine Mischung aus Jung und Alt wird jedoch als wichtig erachtet.

Da es in der historischen Altstadt nur wenige altersgerechte Wohnungen gibt, besteht ein Trend, im Umfeld der Altstadt zu wohnen. Das Angebot sei geringer als die Nachfrage. Interessant wären auch Angebote für „Servicewohnen“. Dies würde unter Umständen auch bei jungen Menschen, die viel unterwegs sind, gut ankommen.

Früher, als die Kinder klein waren, seien die Kontakte nach Aussagen der Bewohner enger gewesen. Da habe man sich zu gemeinsamen Grillabenden getroffen und auch einfach mehr Zeit für nachbarschaftliche Kontakte gehabt.

Die Grundstücke seien teilweise recht groß, da sie früher als Nutzgarten gedient hätten. Es wird berichtet, dass es ältere Menschen gebe, die die Arbeit im Garten nicht mehr bewältigen würden. Bewohner des Quartiers würden sich aber nicht trauen, diese zu fragen, ob sie Unterstützung benötigen.

Das eigene Haus zu verlassen sei für die meisten Einfamilienhausbesitzer jedoch schwierig. Viele sähen keine Notwendigkeit, etwas am Haus zu verändern oder zu modernisieren. Sie möchten so alt werden, wie sie immer gelebt hatten.

Flexiblere Menschen zögen bereits in jüngeren Jahren (mit 50/60 Jahren) in besser für das Alter geeignete Wohnungen.

Im Quartier gebe es wenige Räumlichkeiten für die Gemeinschaft.

Der Gasthof Mühle sei ein wichtiger Treffpunkt insbesondere für Ältere gewesen. Er wurde vor einiger Zeit geschlossen.

Der Blick der Beteiligten vor Ort bestätigt oben genannte Thesen zur Revitalisierung, bringt jedoch auch neue Facetten der Anpassung von älteren Siedlungsquartieren zum Tragen und zeigt Hemmnisse auf. Das gilt im besonderen Maße für das selbstbestimmte Älterwerden im Quartier und im eigenen Haus sowie die Diskrepanzen zwischen Wohnungsnachfrage und -angebot. In den Fachgesprächen zeigte sich auch, dass den Eigentümerwechsel im Quartier keine überzogenen Grundstücks- und Immobilienpreise prägen; vielmehr regeln sich der Anbieter- und Bieterpreis in der direkten Verhandlung ohne große Verzögerungen.

Anpassungsstrategien und -maßnahmen

Auf Grundlage der ressortübergreifenden fachlichen Analyse, der Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess und den Entwicklungsvorstellungen der Stadt wurden Strategien und Maßnahmen zur Aufwertung des Quartiers erarbeitet und in einem integrierten Quartierskonzept (IQ) festgehalten. Das IQ führt Inhalte bereits bekannter (Fach-)Konzepte zur Quartiersentwicklung aus Städtebau sowie Sozial- und Seniorenpolitik (und ggf. energetischer Sanierung) zusammen und erweitert sie um wesentliche Aspekte wie Wohn- und Flächenmanagement sowie die Netzwerkbildung wichtiger Akteure. Es beachtet räumliche, bauliche und soziale Bezüge und Nutzungen im Gebiet. Besonderes Augenmerk liegt auf dem generationsübergreifenden Blickwinkel unter Beachtung des speziellen Anpassungsbedarfs für Ältere. Das IQ ist als Instrument für größere, eigenständige Gebiete oder als Teil der gesamten Stadt- und Ortsentwicklung zu nutzen und bedarf der Abstimmung mit den gesamtstädtischen Zielen. Es besteht aus den Teilen Analyse, Ziele für die Gesamtstadt/-gemeinde, Ziele und Maßnahmen für das Quartier sowie Schlüsselprojekte zur Umsetzung mit Beschreibung der Maßnahmen, der nächsten Schritte und der Fördermöglichkeiten (Stadt Karlstadt 2015a, Stadt Karlstadt 2015b, Stadt Karlstadt 2015c). Das IQ dient als Leitbild und konkreter Handlungsrahmen der Kommune

- für die Anpassung und Aufwertung des Gebiets,

- für die Möglichkeit, ohnehin laufende Planungen auf die Ziele der Quartiersentwicklung auszurichten und
- um besondere Zusammenhänge und Synergieeffekte darzustellen.

Schlüsselprojekte sind diejenigen Maßnahmen für das Quartier, die sich für die Weiterentwicklung als besonders zielführend erwiesen haben. Sie haben die Akzeptanz von Stadt, Verwaltung und Bewohnerschaft, lassen eine zeitnahe, erfolgreiche Umsetzung erwarten und bieten einen Mehrwert für verschiedene Anpassungserfordernisse (Synergieeffekte).

Neben den empfohlenen Maßnahmen zur Anpassung und Weiterentwicklung der Alten Siedlung² veranschaulichen ausgewählte Schlüsselprojekte die aktuelle Entwicklungsstrategie für die Alte Siedlung.

Schlüsselprojekt Verkehrskonzept und Umbau der Straßen

In EFH-Gebieten der 1950er- bis 1970er-Jahre stehen Sanierungsarbeiten für die technische Infrastruktur (Kanäle, Leitungsnetz, Straßen) an. Straßenräume in Neubaugebieten sind oft zeitgemäßer und attraktiver gestaltet, was ein Standortnachteil für unsanierte Bestandsgebiete ist. Im Zuge des demografischen Wandels und einer Zunahme alter und sehr alter Menschen in den Quartieren gewinnt der barrierefreie Ausbau der Straßen an Bedeutung. Auch für Menschen mit Behinderung oder Eltern mit Kinderwagen erleichtern barrierefreie Straßenräume die Mobilität. Die Straßen und die technische Infrastruktur in der Alten Siedlung sind sanierungsbedürftig und den Umbau plante die Stadt bereits. Neben vielen Barrieren (zu schmale Gehwege, hohe Bordsteinkanten, Parken auf den Gehwegen etc.) weist der Straßenraum eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Durch eine fehlende Straßenhierarchie und optische Gleichartigkeit der Straßen bestehen Schwierigkeiten bei der Orientierung im Quartier. Zudem ist das Mischsystem bei der Entwässerung nicht mehr zeitgemäß. Ein Konzept zur „Sanierung der technischen Infrastruktur und der Straßen“ in größeren EFH-Gebieten wurde deshalb als notwendig erachtet. Ziele des Konzepts sind:



Straßenraum im Quartier derzeit

Foto: M. Skoroka

- gute Orientierung, Sicherheit und Barrierefreiheit
- Straße als Kommunikations- und Begegnungsort
- finanziell und ökologisch nachhaltige Infrastrukturplanung (z. B. Bereich Abwasser)
- schrittweiser Umbau der Straßen im Projektgebiet im Zuge der Sanierung der technischen Infrastruktur und verkehrstechnischer Neuregelungen

Das Verkehrskonzept wurde inzwischen von der Stadt beauftragt. Es liegt im Entwurf vor und wird im nächsten Schritt mit den Bewohnern im Quartier diskutiert. Das Konzept zielt unter anderem darauf ab, die Straßen mit Unterscheidung in Wohn- und Sammelstraßen zu klassifizieren (Widerspiegeln des Prinzips in der Gestaltung, z. B. durch entsprechende Bepflanzung), die Parkierung zu ordnen und kleine Bereiche mit Aufenthaltsqualität für informelle Begegnungen und Kinderspiel in den Wohnstraßen zu schaffen.

Schlüsselprojekt Wohnertreff

Junge Familien, berufstätige Eltern, Alleinerziehende und Ältere sind aufgrund der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen (z. B. höherer Erwerbsanteil der Frauen, arbeitsplatzbedingt größere Ent-

(2)
Empfohlene Maßnahmen sind u. a. die Fortführung des kommunalen Flächenmanagements mit der Flächenmanagement-Datenbank, die allen Kommunen kostenlos zur Verfügung steht und die die regelmäßige Eigentümerbefragung zur Mobilisierung von Baulücken und Leerständen unterstützt (Müller-Herbers et al. 2011), die Beratungs- und Öffentlichkeitsarbeit zur energetischen Sanierung und zum altersgerechten Umbau von Bestandsgebäuden, die Sicherung der Nahversorgung oder die Verbesserung der Busanbindung.

fernungen zwischen den Wohnstandorten von Kindern zu unterstützungsbedürftigen Eltern) mehr als früher auf einen gute Nachbarschaftshilfe und Netzwerke angewiesen, um das tägliche Leben bewältigen zu können. Nachbarschaftliche Netzwerke und Zusammenhalt im Quartier können Nachteile monostrukturierter EFH-Gebiete (Versorgungsengpässe, fehlender ÖPNV) ausgleichen. Eine gute Infrastruktur im Quartier mit zentralem Treffpunkt zum Austausch ist

deshalb ein Standortvorteil. Ein Treffpunkt oder eine Anlaufstelle fördern die Identifikation mit dem Quartier und ermöglichen insbesondere in der Mobilität eingeschränkter Menschen soziale Teilhabe. Beratungsangebote können dort in fußläufiger Entfernung wahrgenommen werden.

Die Alte Siedlung in Karlstadt verfügt über keinen zentralen Treff- oder Identifikationspunkt. Das letzte Gasthaus im Quartier, vor allem Treffpunkt für ältere Menschen, wurde vor zwei Jahren geschlossen. Der öffentliche Spielplatz (Quartiersmitte) ist in die Jahre gekommen und nur noch wenig genutzt. In städtischer Hand und in zentraler Lage befindet sich ein Ensemble aus unsanierten Wohnungen und einem leer stehenden Nebengebäude, das zu einem kleinen Treffpunkt umgebaut werden kann. Der Treffpunkt ist für Veranstaltungen/Treffs, den Austausch, Angebote sozialer Dienstleistungen und Beratung geplant (z. B. Beratung für Bauherren bzw. Umbauwillige, pflegende Angehörige, Raum für Siedlerverein und geplanten Quartiersbeirat, für Seniorennachmittage, Kindergeburtstage oder Quartiersfest, Veranstaltung von Kursen der VHS und sonstige Präventionsangebote wie Gymnastik oder Sturzprävention). Die Nutzung ist in zwei größeren Räumen mit Sanitäreinrichtungen und Küche zu realisieren. Zudem bestehen bauliche Erweiterungsmöglichkeiten. Die Stadt (Bauamt, städtische Wohnungsbaugesellschaft), der Siedlerverein, die Caritas-Sozialstation und engagierte Bürger haben sich zur Umsetzung und Bewirtschaftung des Treffpunkts bereit erklärt.



Städtisches Gebäude für die Umnutzung zum Quartierstreff

Foto: M. Skorka

Abbildung 6
Städtebauliches Ensemble mit Freiflächen und geplantem Bewohnerstreff als Quartiersmitte



Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit dem geplanten Quartiersmanagement und der Neugestaltung des Freiraums in der Quartiersmitte (s. integriertes Quartierskonzept).

Schlüsselprojekt Freiraum in der Quartiersmitte

Öffentliche Grünräume eignen sich als informelle Treffpunkte im Quartier, wenn sie für alle Generationen gut nutzbar und attraktiv gestaltet sind und Spielräume für verschiedene Aktivitäten (z. B. Quartiersfest) lassen. Es kann sich eine identitätsstiftende Quartiersmitte herausbilden. Das

Quartier verfügt über ein prägnantes städtebauliches Ensemble (s. Abb. 6), bestehend aus städtischen Wohngebäuden (rot) mit Nebengebäude (hellrot) und halböffentlichen Grünflächen (beige) sowie einem öffentlichen Grünbereich. In dem Nebengebäude ist zukünftig der Quartierstreff angesiedelt. Ziel der Umgestaltung ist die Aufwertung der Grünfläche mit Spielplatz zu einer lebendigen Quartiersmitte für Jung und Alt, indem unter anderem kleine attraktive Freibereiche um den neuen Treffpunkt geschaffen und der Gesamtbereich als Quartiersmitte (keine Trennwirkung der Straßen, ggf. Fußgängerbereich) ausgebildet werden soll. Als nächster Schritt wurde die Einbeziehung der Bevölkerung zur Gestaltung der Freiflächen empfohlen, zum Beispiel mit der Organisation eines Ideenwettbewerbs der Quartiersbewohner. Bei der anstehenden Straßensanierung sollte eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raums berücksichtigt werden.

Schlüsselprojekt Neue Wohnangebote

Die EFH-Gebiete sind durch Wohnangebote für mehrere Personen, in der Regel für Familien mit Kindern, ausgelegt und werden im Laufe der Jahre von immer weniger Personen genutzt (Entdichtung). Im Interesse eines nachhaltigen Flächenmanagements, beispielsweise mit effizienter Infrastrukturnutzung, sind der Zuzug und die altersbezogene Durchmischung erwünscht. Gleichzeitig wird die Nachfrage nach Wohnangeboten wie kleineren Wohneinheiten, seniorengerechter Ausstattung, flexibler Wohnungsaufteilung oder Gemeinschaftswohnen in EFH-Gebieten nicht bedient. Innovative Wohnangebote bieten die Chance, neue Zielgruppen wie junge Ersthaushaltsgründer oder Alleinerziehende anzusprechen. Ein Großteil der Bewohner will zwar so lange wie möglich im eigenen Haus bleiben, aber für den umzugswilligen Teil der Älteren sollte im Quartier attraktives Wohnen jenseits von Pflegeheim und Etagenwohnung in direkter Nähe ermöglicht werden. Nach einem Leben im Eigenheim ist der Wunsch nach persönlichem Freiraum, wenn auch in kleinerer Wohneinheit, aber mit kleinem Gartenanteil, Terrasse und gegebenenfalls der Möglichkeit, Gemeinschaft zu leben, für diese Gruppe verständlich. Ziel ist es deshalb, das Wohnungsangebot



Freifläche für die Aufwertung zur Quartiersmitte

Foto: M. Skorcka

im Quartier und insbesondere im direkten Umfeld zu ergänzen, unter anderem auch, um Älteren ein selbstbestimmtes Leben im eigenen Quartier zu ermöglichen und den Generationswechsel in den Einfamilienhäusern zu beschleunigen.

Dafür muss die Kommune ein gezieltes Wohn- und Flächenmanagement im Dialog mit wichtigen Schlüsselakteuren (z. B. Banken, örtlichen Bauträgern etc.) verfolgen, da hier viele Aspekte zusammenkommen (ggf. nebeneinander liegende, freie Grundstücke bzw. Baulücke oder Umbauobjekt, Konzept/Projekt für Wohnform, Träger bzw. potenzielle Eigentümer und Investoren etc.). Die Pläne hierzu stehen für die Alte Siedlung noch am Anfang. Immerhin wurden im Modellprojekt bereits zwei Interessenten (Eigentümer, Architekten) beraten, auch wenn noch keine Umsetzung erreicht werden konnte. Aktuell ersetzt ein Privateigentümer am westlichen Quartiersrand einen ehemaligen Gewerbebetrieb durch ein neues Wohnhaus mit barrierefreien Wohnungen.

Einordnung der Handlungsansätze und weitere Erfahrungswerte

Die in einem ressortübergreifenden Ansatz dargelegten Handlungsfelder für die Anpassung älterer EFH-Gebiete bieten eine gute Ausgangsbasis, um Maßnahmen zur Revitalisierung und die Aufwertung der Quartiere auf den Weg zu bringen. Wahrnehmung und

Akzeptanz der Beteiligten vor Ort unterscheiden sich jedoch erheblich.

Viele Kommunen denken Kanal- und Straßensanierungsmaßnahmen automatisch mit voraus und stellen sie in die mittelfristige Finanzplanung ein – auch wenn diese Maßnahmen von den Anwohnern häufig weniger akzeptiert sind, da damit je nach Beitragsregelung erhebliche Anliegerkosten verbunden sind. In diesem Zusammenhang sollte aber der Blickwinkel geweitet werden, um bei den Modernisierungsarbeiten auch Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (z. B. für Kinder) im öffentlichen Straßenraum zu berücksichtigen. Bekannt sind in der Regel auch Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums (Grünflächen, Plätze, Spielplätze etc.) sowie die Schaffung von Treffpunkten und Anlaufstellen im Quartier. Diese kommen in den Kommunen häufig in der Städtebauförderung und Dorferneuerung zum Einsatz, wenn auch nicht üblicherweise für EFH-Gebiete.

Kaum präsent in der Wahrnehmung vor Ort sind dagegen Fragen, die auf einen Wohnungswechsel entsprechend der Bedürfnisse in den unterschiedlichen Lebensphasen zielen oder auf Angebote neuer Wohnformen (auch als Alternative zum Eigenheim) auf Quartiersebene. Diese könnten durch den Umbau von Bestandsimmobilien oder den Neubau auf Baulücken angegangen werden – zumal der Bedarf an neuen Wohnangeboten wegen der Zunahme der kleinen Haushalte (1–2 Personen) und der Nachfrage nach barrierefreien Wohnungen steigen wird und standortnahe, innovative Angebote für die Gruppe der umzugswilligen Eigentümer aus den Einfamilienhäusern als notwendig erachtet werden. Das mangelnde Bewusstsein gilt sowohl für die Bewohner im Quartier als auch für die Kommunen selbst sowie für Banken, Investoren oder Bauträger. Hier ist es zu früh, von Akzeptanz zu sprechen. Es galt und gilt, vor Ort Ideen und Wissen über Zusammenhänge einzuspeisen, kurzum den Bewusstseinswandel zu fördern.

Zudem ist ein Wohn- und Flächenmanagement inklusive Monitoring nötig, das nicht nur regelmäßig die Entwicklung innerörtlicher Bau- und Flächenpotenziale im gesamten Gemeindegebiet im Blick hat,

sondern auch Flächenoptionen und Umsetzungsmöglichkeiten für neue Wohnangebote in den bestehenden EFH-Gebieten und deren Umfeld sondiert. Das gilt aufgrund der Vielzahl der Grundstücke im Privatbesitz im besonderen Maße auch für die örtlichen Banken, Bauunternehmen und Investoren, die sich bisher kaum mit neuen Wohnformen für Ältere beschäftigen. Die Gespräche vor Ort mit der Verwaltung und der Immobilienwirtschaft in Karlstadt zeigen, dass hier Chancen bestehen, bisher nicht ins Auge gefasste Marktsegmente erschließen zu können.

Der fachübergreifende Ansatz kann Strategien zur Anpassung der EFH-Gebiete mit besonderem Mehrwert und Synergieeffekten entwickeln, indem unter anderem städtebauliche, demografische, soziale und Flächensparaspekte zusammengedacht werden. Allerdings ist es erforderlich, in Verwaltung, Vereinen und Bewohnerschaft über die Entwicklungsperspektiven älterer EFH-Gebiete zu informieren und ein Bewusstsein für die Qualitäten und mögliche nachteilige Entwicklungstendenzen zu schaffen. Die aktive Auseinandersetzung mit den verschiedenen Themenfeldern zur Anpassung von EFH-Gebieten ist nötig (Skorka/Müller-Herbers 2014: 32). Dabei ist eine sensible Vorgehensweise gefragt. Leben und Altwerden im eigenen Haus sind zwar erwünscht, aber auch mit Unwägbarkeiten verbunden, die die Lebenswelt der Eigentümer und Bewohner sehr persönlich berühren. Das hat Konsequenzen für die Möglichkeiten, den Generationswechsel in EFH-Gebieten zu fördern und zu begleiten. Hier ist eine besonders sensible Kommunikationsweise erforderlich, die sicher eine andere Form haben sollte als beispielsweise die Schlagzeile der Waiblinger Kreiszeitung vom 6. Februar 2015: „Senioren sollen jungen Familien Platz machen. IG Bau schlägt Umzugsprämie für Ältere vor“. Insgesamt betrachtet ist das Interesse an zukunftsgerichteten Projekten und Anpassungsstrategien vorhanden. Die Beschäftigung mit dem Thema Revitalisierung setzt in Bewohnerschaft und Verwaltung Impulse frei. Konkrete Maßnahmen zur Belebung und Aufwertung der Alten Siedlung wurden bereits auf den Weg gebracht. Zudem ist bei der jüngeren Generation aufgrund der unterschiedlichen Lebensstile zukünftig mit einer zunehmenden Offenheit für neue Wohnangebote zu rechnen.

4 Die Alte Siedlung – Fazit und Perspektiven

Die Alte Siedlung in Karlstadt wurde in einem zweijährigen Prozess im Modellprojekt untersucht. In einem integrierten Quartierskonzept mit Kommune, Bewohnerschaft und weiteren Akteuren wurden Strategien und Maßnahmen zur Revitalisierung des Gebiets erarbeitet. Einige befinden sich bereits in der Umsetzung. Neben den bereits vorgestellten Ergebnissen und Erfahrungswerten bleibt als Fazit zu vermelden:

Die Alte Siedlung wirkt altmodisch

Sie ist in die Jahre gekommen. Neben den Wohngebäuden entsprechen vor allem Gestaltung und Erscheinungsbild im öffentlichen Raum (Straßen sowie Grün- und Freiräume) nicht mehr den Anforderungen der heutigen Zeit, insbesondere im Vergleich zu Neubaugebieten und sanierten Straßenräumen. Diese Herausforderung zu bewältigen, ist eine Aufgabe der Kommunen unabhängig von der Lage im suburbanen oder ländlichen Raum.

Wohnen in der Alten Siedlung ist begehrt

Trotzdem übersteigt die Nachfrage das Angebot an Bestandsimmobilien und unbebauten Grundstücken im Quartier bei weitem, so der einstimmige Tenor von Verwaltung, Immobilienvertretern der befragten Banken und Bewohnerschaft. Die Berichterstattung über das Modellprojekt in der Presse führte zudem dazu, dass weitere Anfragen an die Stadt und die betreuenden Planer gestellt wurden, ob die Möglichkeit besteht, ein Grundstück oder ein Haus im Quartier zu erwerben. Inwieweit das Quartier für Berufspendler innerhalb des Würzburger Verdichtungsraums attraktiv ist, bleibt offen, da Informationen über die Zuzugsorte fehlen. Belegbar ist jedoch das Interesse aus den Nachbarkommunen und den anderen Stadtteilen. Hier dürfte sich für EFH-Gebiete mit Lage im prosperierenden suburbanen Raum und mit Lage in unmittelbarer Kernstadtnähe ein Standortvorteil (z. B. überdurchschnittlich gute Verkehrsanbindung, Nähe zu Infrastruktureinrichtungen) ergeben.

Die Alte Siedlung hat Entwicklungschancen

Die Entwicklungschancen für das Quartier, es an die Herausforderungen der Zukunft als attraktiven Wohnstandort für die älter werdende Bewohnerschaft, aber auch zuziehende jüngere Personengruppen und Kinder anzupassen, sind folglich groß. Aufgrund der günstigen Lage nahe der historischen Altstadt, der Bahnverbindung und wichtiger Infrastruktureinrichtungen für Familien im unmittelbaren Umfeld einschließlich der Nachfrage bieten sich günstige Voraussetzungen, das Quartier attraktiv zu halten und aufzuwerten. Erste Projekte dazu, wie die sukzessive Umgestaltung des Straßenraums oder die Schaffung eines Treffpunkts für die Bewohnerschaft, sind bereits auf den Weg gebracht. Die Stadtverwaltung geht die Maßnahmen aktiv an. Zudem haben wichtige Akteure wie die Caritas-Sozialstation, der Siedlerverein und engagierte Bewohner ihre Mitarbeit angeboten. Als Herausforderung bleibt jedoch, den Generationswechsel zu beschleunigen und damit die effizientere Nutzung des Wohnraums zu gewährleisten. Es gilt, die gesellschaftlichen, quartiersbezogenen Vorteile einer kontinuierlichen Durchmischung und die individuellen Vorteile für Bewohner und Hauseigentümer aufzuzeigen. Hierzu konnte die begonnene Diskussion im Quartier nur einen ersten Schritt leisten. Sehr persönliche Interessenlagen, in welcher Form das Wohnen im Alter zu gestalten ist oder gewünscht wird, treffen hier auf stadt- und umweltplanerisch wünschenswerte Entwicklungsziele. Neben der Informationsbereitstellung und Sensibilisierung für den haushälterischen Umgang mit Flächen sind zukünftig auch konkrete Angebote kleinteiligerer Wohneinheiten oder Angebote für unterschiedliche Formen des gemeinschaftlichen Wohnens bereitzustellen. Aktuelle Projekte für die Alte Siedlung, wie der geplante barrierefreie Umbau der städtischen Wohnungen sowie der Bau von sechs altersgerechten Wohneinheiten am Standort eines aufgegebenen Gewerbebetriebs, zeigen erste Erfolge.

Literatur

- Bayerisches Landesamt für Statistik (Hrsg.), 2014: Statistik kommunal 2014, Stadt Karlstadt. Zugriff: <https://www.statistik.bayern.de/statistikkommunal/09677148.pdf> [abgerufen am 07.05.2016].
- Bayerische Staatsregierung, 2015: Ältere Einfamilienhausgebiete – fit für die Zukunft. Anpassungsstrategien und Empfehlungen für Kommunen. München. Zugriff: <http://www.stmef.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/dateien/efh-gebiete.pdf> [abgerufen am 07.05.2016].
- Bayerische Staatsministerien für Umwelt und Verbraucherschutz, für Arbeit und Soziales, Familie und Integration, für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sowie des Innern, für Bau und Verkehr, 2014: Modellprojekt Revitalisierung von Einfamilienhausgebieten der 50er bis 70er Jahre. Abschlussbericht. Bearbeitung: Müller-Herbers, Sabine; Skorka, Manuela; Kukula, Anne. München (unveröffentlicht).
- BBSR, 2015: Interaktive Karten: Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser an den Wohngebäuden 2012 in % (Kreise und kreisfreie Städte). Zugriff: <http://78.47.125.117/raumbeobachtung/> [abgerufen am 07.05.2016].
- Bertelsmann-Stiftung (Hrsg.), 2012: Wegweiser Kommune. Demographiebericht Karlstadt 2012.
- Forum Baulandmanagement (Hrsg.), 2010: Boden 2030: Anforderungen an die kommunale Bodenpolitik und den Umgang mit Einfamilienhausgebieten der 1950er, 1960er und 1970er Jahre. Dortmund.
- IHK Würzburg-Schweinfurt, 2015: Mobilität in der Arbeitswelt. Pendleratlas Mainfranken 2015.
- Kötter, Theo; Schöllan, Uwe, 2010: Suburbane Wohngebiete in Zeiten des demographischen Wandels – Szenarien, Handlungsbedarfe und Anpassungsstrategien. Flächenmanagement und Bodenordnung 6/2010, S. 254–260.
- Müller-Herbers, Sabine; Molder, Frank; Baader, Aline, 2011: Eigentümeransprache bei Baulücken. In: Bock Stephanie; Hinzen, Ajo; Libbe, Jens (Hrsg.): Nachhaltiges Flächenmanagement – ein Handbuch für die Praxis. Ergebnisse aus der REFINA-Forschung. C 2.1.1: 124–129.
- Regionaler Planungsverband Würzburg, 2003: Regionalplan Region Würzburg (2). Fünfte Änderung. Würzburg
- Von Seckendorff, Christina; Müller-Herbers, Stephanie; Skorka, Manuela, 2014: Was passiert mit alten Einfamilienhausgebieten? Siedlungsentwicklung im Bestand. In: Magel, Holger (Hrsg.), 2014: Verspielen wir Grund und Boden? Bestands- und Flächenentwicklung im Praxistest. Werte – Kriterien – Instrumente. 16. Münchner Tage der Bodenordnung und Landentwicklung 2014. Materialiensammlung Heft Nr. 46, TU München, Lehrstuhl für Bodenordnung und Landentwicklung. München
- Skorka, Manuela; Müller-Herbers, Sabine, 2014: 80 Prozent Bayern. Erfahrungsbericht. In: Stadtbauwelt 48.2014, Einfamilienhausgebiete, S. 32/33.
- Stadt Karlstadt, 2015: Auswertung der Zu- und Umzüge in Karlstadt 01.01.2005 – 31.12.2009 und 01.01.2010-31.12.2014.
- Stadt Karlstadt, 2015a: Integriertes Quartierskonzept Karlstadt – Alte Siedlung. Ziele und Maßnahmen Quartier. Zugriff: http://www.karlstadt.de/Eigene_Dateien/05-bauen/aktuelles/modellprojekt_ziele_massnahmen_quartier.pdf [abgerufen am 07.05.2016].
- Stadt Karlstadt, 2015b: Integriertes Quartierskonzept Karlstadt – Alte Siedlung. Ziele für die Gesamtstadt. Zugriff: http://www.karlstadt.de/Eigene_Dateien/05-bauen/aktuelles/modellprojekt_ziele_massnahmen_gesamtstadt.pdf [abgerufen am 07.05.2016].
- Stadt Karlstadt, 2015c: Integriertes Quartierskonzept Karlstadt – Alte Siedlung. Schlüsselprojekte. Zugriff: http://www.karlstadt.de/Eigene_Dateien/05-bauen/aktuelles/modellprojekt_schluesselfprojekte.pdf [abgerufen am 07.05.2016].
- Waiblinger Kreiszeitung, 2015: „Senioren sollen jungen Familien Platz machen. IG Bau schlägt Umzugsprämie für Ältere vor“. 6. Februar 2015, Waiblingen.
- Wüstenrot Stiftung (Hrsg.), 2012: Die Zukunft von Einfamilienhausgebieten aus den 1950er bis 1970er Jahren. Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Nutzung. Ludwigsburg.

Die Autorinnen bedanken sich für die gute Zusammenarbeit mit der Stadt Karlstadt. Dank gilt auch den Mitarbeiterinnen Anne Kukula und Simone Linke (Planungsbüro Skorka) im Modellprojekt sowie cand. Geogr. Madeleine Wagner (Baader Konzept) für die Recherche und grafische Aufbereitung der Pendlerdaten.

Region ohne Plan – was wird aus Hamburgs Suburbia?

Guido Sempell

Die Kernstadt Hamburg und ein mächtiger suburban geprägter Ring bilden zusammen den Hamburger Verflechtungsraum. Trotz unverkennbarer Handlungserfordernisse und ungenutzter Potenziale ist Suburbia hier mit ihrer regionalen administrativen Struktur nur unzureichend strategie- und handlungsfähig.

Wie viele Großstadregionen bzw. Verflechtungsräume in Deutschland bleibt auch der Hamburger Verflechtungsraum hinter seinen Möglichkeiten und den Notwendigkeiten einer nachhaltigen Regionalentwicklung zurück. Grund dafür ist in erster Linie die fragmentierte Governance, die eine regionale Strategiefindung selbst, oder gerade, in boomenden Metropolregionen blockiert. Verschärfend wirkt hier zusätzlich die Aufteilung des Verflechtungsraums in drei Bundesländer. Nur in Ansätzen gibt es leistungsfähige Institutionen der grenzübergreifenden Kooperation im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung. Gegenüber der erfolgreichen Metropole Hamburg scheint Suburbia ein Schatten-dasein als „Hinterland“ zu führen; ein grenzübergreifendes Entwicklungsmodell für diesen norddeutschen Wachstumsraum ist noch nicht in Sicht.

Hamburgs Suburbia – zwischen Wert-schätzung und Reurbanisierung

Hamburg ist eine wachsende Metropole. Das war nicht immer so. Heute hat die Stadt rund 1,75 Mio. Einwohner. Der sie umgebende Verflechtungsraum (ca. 1,6 Mio. Einwohner) ist traditionell auf Hamburg orientiert und mit der Stadt und ihrem Hafen funktional verbunden. Im Kern der in etwa durch die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg in Schleswig-Holstein sowie die niedersächsischen Landkreise Stade, Harburg und Lüneburg beschrieben werden kann und den Kern der in den 1990er-Jahren geschaffenen Metropolregion bildet.

Spätestens seit dem Zweiten Weltkrieg wachsen Kernstadt und Nachbargemeinden gemeinsam und zusammen. Ein suburbaner Raum entsteht aus vorstädtischen Kernen, ländlichen Siedlungen, Gewerbe-zonen, Infrastrukturtrassen, Gartenland, Kulturlandschaften beiderseits der Elbe und großflächigen Reihenhaus- und Mehrfamilienhaussiedlungen auf den prädestinierten Siedlungsachsen, aber auch dazwischen. Geringe Siedlungsdichten dominieren; die administrativen Grenzen zwischen den Kommunen, aber auch dem Bundesland Hamburg und seinen Nachbarn nördlich

und südlich der Elbe verwischen. Dieses von Planern viel geschmähte „Suburbia“ entwickelt eine ganz eigene Morphologie und genießt seit Jahrzehnten eine hohe Akzeptanz als Lebensort.

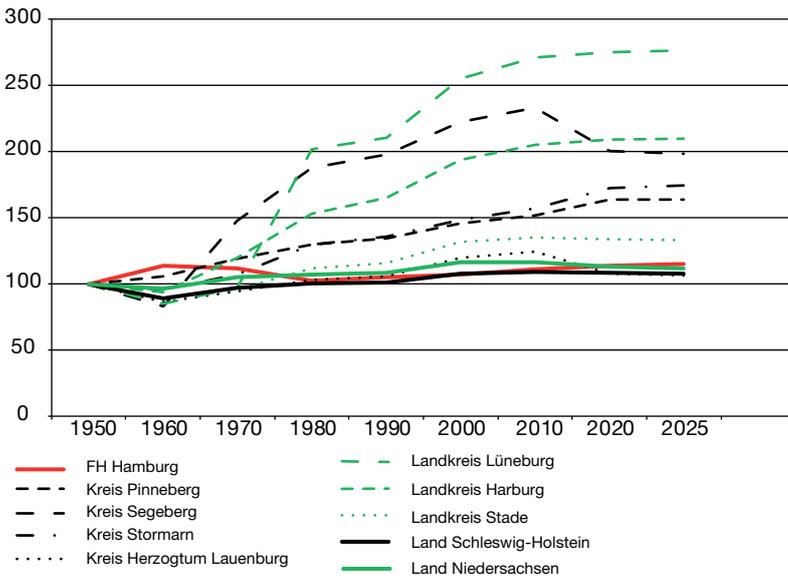
Traditionell richtet sich die Zuwanderung in den Hamburger Raum auf die Kernstadt, aber der Verflechtungsraum mit seinen vielfach günstigeren Flächenangeboten profitiert latent von der Anziehungskraft der Metropole. Letztlich entscheiden vor allem Wohnwünsche und Immobilienpreise über den Wohnstandort. Der Verflechtungsraum wird zum Zielgebiet von Zuwanderung und verschmilzt zu einem regionalen Wohnungsmarkt.

So verliert Hamburg nach dem Ende des Wiederaufbaus von 1964 (1,857 Mio. Einwohner) bis in die 1980er-Jahre rund 300.000 Einwohner¹ zu Gunsten der Nachbargemeinden. Die klassischen Instrumente der Regionalplanung und die sogenannte Gemeinsame Landesplanung begleiten diesen Prozess mehr als dass sie ihn aufhalten können. Auch innerhalb der Hansestadt wird aufgesiedelt, um dem suburbanen Aderlass mit attraktiven Einfamilienhausgebieten und neuen Quartieren (z. B. Allermöhe) zu begegnen. Die Äußere Stadt Hamburgs entsteht, in Dimension und Er-

Guido Sempell

ist Regionalreferent in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen. Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
guido.sempell@bsw.hamburg.de

Einwohnerentwicklung Hamburg und Nachbarkreise seit ca. 1960 (1950 = 100)



Quelle: eigene Darstellung; nach Angaben der Statistischen Landesämter

scheinungsbild Teil des großen suburbanen Siedlungsfeldes im Hamburger Verflechtungsraum.

Mit der Deutschen Einheit beginnt in den 1990er-Jahren eine Art Renaissance der alten norddeutschen Metropole und Hansestadt Hamburg: Die Einwohnerzahlen steigen zunächst durch die Zuwanderung aus Ostdeutschland, die Einwohnergewinne beginnen sich aber zu verstetigen und die Suburbanisierung verliert an Fahrt. Früh wird in Hamburg von „Reurbanisierung“ gesprochen und das Ziel der „Zwei-

millionen-Stadt“ häufig bemüht. Als Auslöser muss – neben der Rückgewinnung des mecklenburgischen Hinterlandes nach 1989 – die Strategie der „Wachsenden Stadt“ genannt werden, die die Hamburger Senate seit Ende der 1990er-Jahre verfolgen. Unter dem ambitionierten Label der „Wachsenden Stadt“ (2001) besinnt sich Hamburg erstmals wieder klar auf die eigene Attraktivität und setzt auf Zuwanderung von Talenten, die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und den Ausbau der maritimen Potenziale der Stadt am Wasser (z. B. die Hafency). Seit 2011 wird dieser Ansatz durch eines der ambitioniertesten Wohnungsbauprogramme deutscher Großstädte flankiert und führt zum Erfolg: Derzeit gewinnt Hamburg zwischen 12.000 und 15.000 Einwohner jährlich, was insbesondere aus seiner Anziehungskraft auf junge Menschen und Ausländer resultiert, die nach Urbanität, Dynamik, Weltoffenheit und Bildung streben. Begriffe, die mit der Hansestadt assoziiert werden. Prognostiziert werden für 2030 bis zu 1,9 Mio. Hamburger.

Wie stellt sich demgegenüber die Situation in Suburbia dar? Wie reagieren die Akteure dort auf den offensichtlichen Erfolg der Kernstadt, der mehr denn je auf einem Alleingang zu beruhen scheint? Dies zumal vielfach alte Gewissheiten suburbanen Wachstums wie in den 1960er und 1970er-Jahren ins Wanken geraten und sich die

(1) 1986 hat Hamburg nur noch 1,571 Mio. Einwohner.



Foto: www.mediaserver.hamburg.de/ Andreas Vallbracht

Entwicklungsbedingungen zu Anfang des 21. Jahrhunderts deutlich anders darstellen, als noch wenige Jahrzehnte zuvor: Stetiger Einwohnerzuwachs oder eine verlässliche Nachfrage nach neu geschaffenen Wohngebieten in Suburbia, verbunden mit einem Zuwachs an Steuereinnahmen sind vielerorts nicht mehr sicher. Die Alterung der Bevölkerung ist in Suburbia stärker als in anderen Teilen der Metropolregion und stellt die Gemeinden vor ganz neue Herausforderungen. Die Infrastruktur ist weitgehend gebaut oder bedarf eher der Reparatur (Bundesautobahn A 7) als neuer Standortentscheidungen (Flughafen). Hohe Kosten für soziale und technische Infrastruktur, bei sich verengenden Kommunalhaushalten, aber auch eine seit Jahren abnehmende Akzeptanz der weiteren Baulandausweisung und Siedlungsentwicklung trüben die Stimmung in Suburbia ein. Viele Kommunen suchen ihr Heil in Konsolidierungsstrategien, andere orientieren sich strikt an den Bedarfen von Hamburg und seiner Wirtschaft (Hafen) und mutieren zu Logistikzentren, wieder andere setzen weiter auf Wachstum oder hoffen auf große Infrastrukturverlagerungen aus Hamburg. Eine innerregionale Profilierung der kommunalen Ebene ist nicht erkennbar.

Anders als etwa im Münchener Raum liegen nahezu alle Metropolfunktionen Hamburgs wie Flughafen, Messe, Hochschulen oder der Hafen innerhalb des 1937 relativ großzügig geschnittenen Hamburger Stadtgebietes, was die Ausstrahlungskraft und mögliche Synergieeffekte dieser Infrastrukturen in den Verflechtungsraum hinein erheblich begrenzt.

Die administrativ stark fragmentierte Suburbia² leidet unter ihrer mangelnden Handlungs- und Strategiefähigkeit. Vielfältige Interessensphären verstellen den Blick auf das Ganze und die Chancen dieses Raumes. Hamburg scheint sich selbst genug und ist – über die Metropolregion Hamburg hinaus – nur begrenzt bereit, Verantwortung für die nachhaltige Entwicklung des Gesamttraums zu übernehmen und auch im Bereich der Planung aktiver zu agieren. Aus Sicht von Schleswig-Holstein und Niedersachsen liegt der Verflechtungsraum Hamburg weit weg in territorialer Randlage und wird per se als prosperierend identifiziert. Damit ist dies für die beiden Länder kein

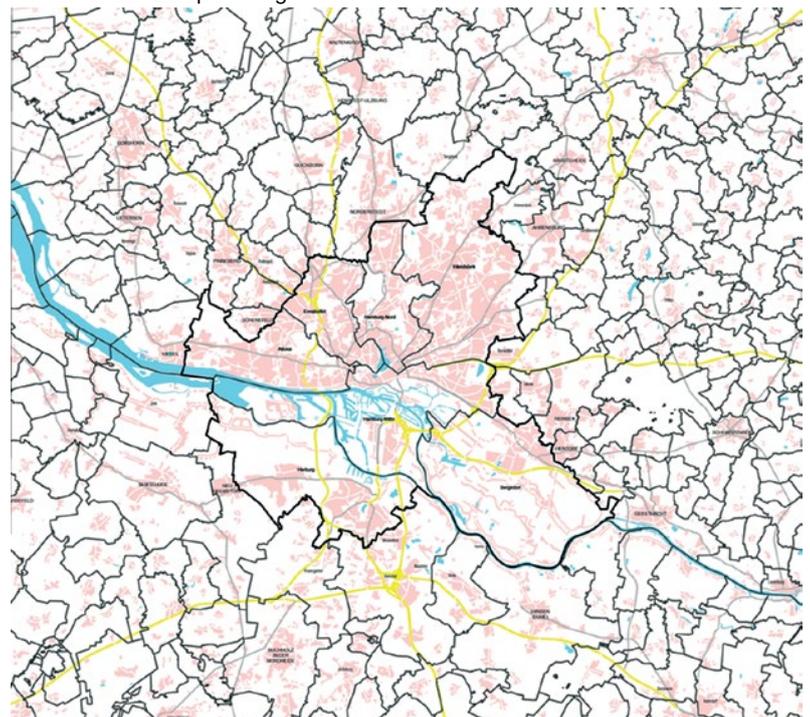
Raum, der strategisch–kooperativ aufgerüstet werden muss. Zudem sind es gerade die niedersächsischen Landkreise, die auf ihre Hoheit zur Regionalplanung pochen und strategische Interventionen von jeder Seite abwehren. Die kommunale Ebene – sofern nicht in Verbänden wie etwa der Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise³ organisiert – folgt überwiegend eigenen Interessen, die von Fall zu Fall unterschiedlich sind und die sich oft entgegenstehen. Eine großräumige Sicht der Dinge wird dadurch erschwert. Dies führt im Ergebnis dazu, dass ein gemeinsames Standort-, Koordinaten- oder gar Zielsystem fehlt, Handlungsbedarfe nur punktuell und Potenziale des Raumes nicht gehoben werden.

Bisher scheint in den Kommunen des Verflechtungsraumes der Leidensdruck angesichts eines nach wie vor ausreichenden Wachstums und kaum nennenswerter suburbaner Fehlentwicklungen gering; vielmehr zeigt sich in einer großen Zahl von Gemeinden ein geringes Interesse an weiterem räumlichen Wachstum, wie z. B. beim regional erforderlichen Wohnungsbau. Gegenüber der erfolgreichen und handlungsfähigen Kernstadt scheint Suburbia demzufolge zurück zu fallen, zum Schaden der gesamten Region und ihrer Lebensqualität.

(2) Der Hamburger Verflechtungsraum setzt sich aus 456 Kommunen in sieben (Land-) Kreisen und drei Bundesländern zusammen. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat 29 Gemeinden als unmittelbare Nachbarn, von denen das knapp 80.000 Einwohner umfassende Norderstedt mit Abstand die größte ist.

(3) 1960 als Interessenvertretung der an Hamburg grenzenden Kreise Schleswig-Holsteins gegenüber Hamburg und zur grenzübergreifenden Kooperation u. a. in Planungsfragen gegründet.

Administrative Zersplitterung



Auch die Metropolregion Hamburg, Mitte der 1990er-Jahre als informelle Kooperation der norddeutschen Länder und (Land-) Kreise rund um Hamburg installiert, bleibt eine Strategie für Suburbia schuldig, setzt sie doch eher auf internationale Wettbewerbsfähigkeit und gemeinsames Marketing jenseits der kommunalen Ebene, als auf Strategieentwicklung und Aktivierung der interkommunalen Kooperation in ihrem Kern. Der Hamburger Verflechtungsraum ist für sie – bislang – kein Handlungsfeld.

Region ohne Plan?

Strategisch führt Hamburgs Suburbia aus den oben beschriebenen Gründen ein Schattendasein. Und das, obwohl Handlungserfordernisse gerade in Suburbia zunehmend offensichtlich sind und immer häufiger auch eingefordert werden: etwa im Bereich der Wohnungsbauentwicklung, der regionalen Verkehrsinfrastruktur, der Standortentwicklung für Gewerbe und Logistik, der Naherholungsinfrastruktur, der Erzeugung erneuerbarer Energien, aber auch bei der Bewältigung von Flächenkonkurrenzen. Der Verweis auf die formellen Abstimmungsregeln etwa im Raumordnungsgesetz oder Baugesetzbuch greift hier zu kurz, sind doch übergreifende regionale Lösungen erforderlich und langfristige Ziele als Handlungsmaßstäbe gefragt. Dies betrifft aktuell das Thema der Wohnungsbauentwicklung in der Region. Während Hamburg seine Zielzahlen für das Wohnen weiter heraufsetzt und mit hohem Aufwand und Konfliktpotenzial Flächen in der Stadt aktiviert, scheuen die Nachbargemeinden vielfach neue Wohnbaugebiete (auch solche in günstiger Lage zu ÖPNV und Versorgung),

da Infrastrukturkosten unkalkulierbar und weiterer Einwohnerzuwachs nicht gewollt scheinen. Zudem klagen erste, etwas peripherer gelegene, Kommunen im Verflechtungsraum auch über Wohnungsleerstände.

Suburbia bzw. der Hamburger Verflechtungsraum könnte seine Potenziale für die Regionalentwicklung und Identitätsbildung effektiver nutzen, allerdings wäre zur Aufdeckung und gezielten Entwicklung eine verantwortliche Initiative nötig. Das touristische Potenzial des in Deutschland und Europa einzigartigen Pinneberger Baumchullandes ist dafür ebenso ein Beispiel wie die Chancen, die sich entlang des im Ausbau befindlichen regionalen Schnellbahnsystems für den Wohnungsbau ergeben.

Die regionalplanerische Steuerung der Siedlungsentwicklung trifft im Hamburger Verflechtungsraum auf ein mehrschichtiges Dilemma:

- Hamburg kennt keine Regionalplanung und der Flächennutzungsplan als Raumordnungsplan steuert die Entwicklung seit den 70er Jahren nur begrenzt. Die Stadt nutzt den Flächennutzungsplan zudem nicht als Kommunikationsinstrument zur Siedlungsentwicklung innerhalb oder gar außerhalb der Stadt- und Landesgrenzen. Ein aktuelles Strategiekonzept zu den Perspektiven der Stadtentwicklung aus dem Mai 2014 setzt so gut wie keine Akzente für die regionalen Interessen Hamburgs bzw. für solidarisches Handeln im Verflechtungsraum. Das Mandat, als Kernstadt ganz bewusst die Rolle des Taktgebers für die Regionalplanung im Verflechtungsraum zu übernehmen, nimmt Hamburg (bislang) nicht an. Vielmehr verweisen die Hamburger Behörden – fälschlicherweise – auf die Gremien der Metropolregion Hamburg, wenn es etwa um Fehlentwicklungen, Abstimmungserfordernisse, Defizite oder Zuständigkeiten in der Regionalplanung geht. Ein Irrtum, der Initiative verhindert und Steuerungsdefizite in Suburbia nur noch verschärft.
- Die in den 1990er-Jahren aus der Gemeinsamen Landesplanung hervorgegangene Metropolregion Hamburg verfügt über keine regionalplanerische Kompetenz und strebt diese auch nicht

Altes Land als Suburbia – Deich, Siedlungshäuser, Obstanbau



an. Als informelles Kooperationsbündnis ohne Rechtsstatus, das zudem räumlich sehr weit über den Hamburger Verflechtungsraum hinausreicht, konzentriert sie sich seit Jahren zunehmend auf Fragen der regionalökonomischen Entwicklung und des Marketings sowie der Förderung von Kooperationsprojekten und den Erfahrungsaustausch. Eine räumliche Strategie als Basis für eine aktive Raumentwicklung sucht man vergebens. Das Ende der 90er-Jahre erarbeitete Regionale Entwicklungskonzept (REK 2000) der Metropolregion Hamburg bildet nach fast 20 Jahren kaum mehr ein konsensfähiges (räumliches) Zielsystem für die Region ab. Eine Neuaufstellung ist nicht beabsichtigt.

- Die Regionalplanung im Hamburger Verflechtungsraum ist besonders fragmentiert, weil unterschiedlich verfasst: In Schleswig-Holstein ist das Land Träger der Regionalplanung; in Niedersachsen liegt die Zuständigkeit bei den relativ kleinen Landkreisen. Allein im Gebiet der Metropolregion Hamburg werden mithin zehn Regionalpläne erarbeitet. Der für den Planungsraum Schleswig-Holstein relevante Regionalplan ist fast 20 Jahre alt, soll aber in absehbarer Zeit neu aufgestellt werden.
- Weitere teilräumliche Konzepte und strategische Ansätze zur grenzübergreifenden Entwicklung der Region stammen ebenfalls überwiegend aus der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre. Nachfolgende Dokumente sind zumeist thematisch fokussiert⁴, auf Kreise begrenzt⁵ und oft unverbunden bzw. binden die Kernstadt in die Betrachtung unzureichend ein. Neben den gängigen Vorbehalten gegenüber Konzepten und Leitbildern wird ihnen bei grenzübergreifender Kooperation vielfach entgegengehalten, dass schwerwiegende räumliche Fehlentwicklungen – etwa in der regionalen Einzelhandelslandschaft – in den vergangenen Jahrzehnten ausgeblieben sind. Das ist dank der Weitsicht der Stadt- und Regionalplaner vor Ort korrekt. Ein anderes Argument zielt darauf ab, dass heute andere Konzepte gefragt sind, die nicht mehr normativ und programmatisch Pläne steuern. Auch das stimmt. Ganz ohne übergreifendes Konzept, das nach



Obstanbau trifft Hafen – Altes Land bei Hamburg

Foto: Miguel Ferraz Araújo

Möglichkeit auch konkreter und aktueller ist als etwa der Federplan Fritz Schumachers aus den 1920er-Jahren, auf den in solchen Debatten gerne verwiesen wird, sollte in einer so komplexen Region nicht gearbeitet werden. Welche Konzepte sind nötig, wo liegt der Steuerungsbedarf für Suburbia? Last but not least sind es die bestehenden Zuständigkeiten und Kompetenzen etwa im Bereich der Regionalplanung, die gegen ein übergreifendes Konzept ins Feld geführt werden.

Dies alles beschreibt die Situation in einer traditionell wachstumsorientierten Region, in der der ökonomische Leidensdruck bislang eher gering ist und vordergründig nicht zur interkommunalen Kooperation zwingt, auch wenn es löbliche Ausnahmen gibt. Was aber, wenn wertvolle Potenziale unbeachtet bleiben, oder das Wachstum – wie derzeit in den deutschen Metropolen – so stark ist, dass ein übergreifender Blick, konsensfähige Entwicklungsszenarien und leitbildhafte Konzepte einschließlich Suburbia unausweichlich sind?

Interkommunale Kooperation für die Belange von Suburbia

Um dem beschriebenen Dilemma der Regionalplanung und Regionalentwicklung im Hamburger Verflechtungsraum initiativ zu begegnen, wurde in den vergangenen zehn Jahren eine Reihe von Aktivitäten auf informeller Ebene entfaltet, um

(4) Hier können etwa das 2011 fertiggestellte „Gewerbeflächenentwicklungskonzept“ für die Metropolregion Hamburg oder die drei „Regionalen Entwicklungskonzepte“ entlang der Bundesautobahnen A1, A7 und A23 in Schleswig-Holstein genannt werden.

(5) Hier ist z. B. die „Anpassungsstrategie für den Siedlungs- und Wohnungsbau im demografischen Wandel im Kreis Stormarn“, 2015 zu nennen.

- die interkommunale Kooperation im Hamburger Verflechtungsraum zu verbessern,
- dabei die Hamburger Bezirke stärker mit ihren benachbarten Kommunen jenseits der Stadt- und Landesgrenze ins Gespräch zu bringen,
- auf Chancen und Potenziale sowie Handlungserfordernisse in dem als Suburbia bezeichneten Raum hinzuweisen,
- die Angebote der Metropolregion Hamburg gezielt für den Hamburger Verflechtungsraum nutzbar zu machen.

Diese Ansätze, zu denen schließlich auch die Erarbeitung eines „Suburbia-Atlas“ gehört, gehen zu erheblichen Teilen auf Hamburger Initiativen zurück.

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg⁶ lädt seit 2006 ihre benachbarten Gemeinden der (Land-)Kreise des Hamburger Verflechtungsraumes zu sogenannten Nachbarschaftsforen ein. Diese grenzübergreifenden Dialogplattformen dienen dem Austausch vor allem zu Fragen der Siedlungsentwicklung, der Daseinsvorsorge und der Verkehrsplanung. Unmittelbar nach dieser Initiative des damaligen Hamburger Senators Axel Gedaschko bildeten sich zwei derartige Foren, die bis heute existieren und allseits geschätzt werden. Ein weiteres Forum basiert auf einem Kooperationsprojekt der Metropolregion Hamburg im Raum Bergedorf/Reinbek und entwickelt sich allmählich zu einem thematischen Nachbarschaftsforum im „Hamburger Osten“. Weitere Ansätze bestehen seit Jahren, können aber noch nicht als Nachbarschaftsforen charakterisiert werden. Insbesondere die Hamburger Bezirke⁷ nutzen die grenzübergreifenden Dialogplattformen für direkte Kontakte zu ihren Nachbarn in Schleswig-Holstein oder Niedersachsen, oder ergänzen bestehende (politische) Kontakte. Die Nachbarschaftsforen folgen dem (älteren) Berliner Modell und dienen bislang in erster Linie dem fachlichen Austausch. Eine inhaltliche Vertiefung der Zusammenarbeit bis hin zu interkommunalen Projekten und teilräumlichen/thematischen Strukturkonzepten ist aber bereits absehbar.

So geht die Initiative zu einer Untersuchung zu den städtebaulichen Potenzialen der Haltestellenumfelder im Bereich der zukünftigen S 21 zwischen Hamburg und Kaltenkirchen auf die gute Zusammenarbeit im Stadt-Umland-Forum Nordwest zurück.

Im Bereich des Bezirks Hamburg-Bergedorf und der Nachbargemeinden zeichnet sich ein grenzübergreifendes Interesse an einem Siedlungsstrukturkonzept für diesen wachsenden Teil des Agglomerationsraumes ab. Zentrale Frage: Wie korrespondieren absehbare Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur beiderseits der Hamburger Landesgrenze? Der Wille zur grenzübergreifenden Kooperation macht es möglich hier innovativ zusammen zu arbeiten.

Hamburg und die Nachbargemeinden nutzen die von der Metropolregion Hamburg zur Verfügung gestellten Förderfondsmittel⁸ zur Ko-Finanzierung von grenzübergreifenden Projekten, die jeweils interkommunale Kooperationsstrukturen zur Voraussetzung haben und dadurch nachhaltig sein sollen. Zu nennen sind hier die Regionalparks im Hamburger Westen, z. B. der Regionalpark Wedeler Au und ein Projekt zur Schaffung des ersten grenzübergreifenden Gewerbegebietes im Bereich des Hamburger Bezirks Wandsbek mit den benachbarten Gemeinden des Kreises Stormarn in Schleswig-Holstein. Hier wird aktuell an einem strategischen Leitbild für die bessere Integration der Nutzungen „Gewerbe“ und „Freiraum / Naherholung“ gearbeitet, das Vorbildfunktion für den gesamten Verflechtungsraum haben könnte. Neue Gewerbegebiete entlang der Siedlungskanten werden dabei bewusst so angeordnet; dass sie der Äußeren Stadt Hamburgs gegenüber dem Landschaftsraum Kontur verleihen.

Unter Federführung der Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt wird seit 2007 am Projekt „Raumstrukturkarte“ gearbeitet. Diese Initiative ist in die Strukturen der Metropolregion Hamburg eingebettet und erarbeitet ein visuell nachvollziehbares räumliches Leitbild im Sinne einer „Chancenkarte“ für das Gebiet der Metropolregion Hamburg, nachdem zuletzt das REK 2000 diesen Versuch unternommen hat und ein gemeinsames Raumbild seitdem für die Region nicht vorhanden ist. Zunächst

(6) Seit dem 1. August 2015 ist die frühere Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und die Behörde für Umwelt und Energie geteilt.

(7) Seit der Bezirksverwaltungsreform von 2005 sind die sieben Hamburger Bezirke in Rolle und Zuständigkeiten gegenüber den Fachbehörden gestärkt. Dies betrifft u. a. die verbindliche Bauleitplanung, die seitdem bei den Bezirken angesiedelt ist, während die Fachbehörden etwa für Flächennutzungsplan und das integrierte Landschaftsprogramm zuständig sind.

(8) Bei den Förderfondsmitteln handelt es sich um jährlich von den vier beteiligten Bundesländern zur Verfügung gestellte Finanzmittel zur Ko-Finanzierung regional relevanter Projekte in der Metropolregion. Auf der Basis von entsprechenden Anträgen entscheidet mehrmals pro Jahr der Lenkungsausschuss der Metropolregion. Der Umfang der Mittel beläuft sich auf rund 2,5 Mio. Euro.



Grenzübergreifende
Kooperation/Routenkonzept
im Regionalpark Wedeler Au

Quelle: Regionalpark Wedeler Au

wurden wesentliche raumrelevante Prozesse auf Basis der öffentlichen Statistik und Planunterlagen und Satzungen in einem Kartenwerk dargestellt. Dies betrifft etwa Themen wie Demografie und Siedlungsentwicklung in verschiedenen Zeitschnitten, Natur- und Landschaftsschutz, Bautätigkeit oder Beschäftigtenentwicklung. Aus Sicht Hamburgs spielt hier der suburbane Raum als besonders dynamischer und chancenreicher Teilraum der Metropolregion eine zentrale Rolle. Eine „Raumstrukturkarte“ wurde 2013 erarbeitet und 2015 ins Internet gestellt. In Form eines Ideenwettbewerbs von interdisziplinär zusammengesetzten Teams soll diese zu einem Raumbild für die Region weiterentwickelt werden. Der „Blick von außen“ könnte helfen, zu neuen Einsichten in die Potenziale und Handlungsbedarfe für den Gesamttraum, aber auch für seine Teile zu gelangen. Kreativität und Grenzüberschreitung sind hier unverzichtbar, um den regionalen Blick zu weiten.

Verschiedene INTERREG-Projekte unterstützten in den beiden vergangenen EU-Strukturförderperioden themenbezogene und grenzübergreifende Kooperation im Hamburger Verflechtungsraum. Hierbei lädt Hamburg als formaler Projektpartner jeweils Nachbargemeinden bzw. -kreise zur Mitarbeit und zum Austausch ein. Dies geschah etwa zu Fragen der demografischen Entwicklung (Projekte URBAL und DC NOISE) oder der Stadt-Land-Partnerschaften (Projekte NEW BRIDGES und URMA). Besondere Bedeutung erlangte in diesem Zusammenhang das Projekt SURF (Sustainable Urban Fringes; Laufzeit 2009–2013; INTERREG IV B Nordsee), das neue Strategien für suburbane Landschaften entwickeln und dabei die regionale Aufmerksamkeit auf die Herausforderungen und Potenziale des suburbanen Raumes lenken sollte. In Hamburg wurde hierzu eine öffentliche Kolloquiumsreihe mit externen Experten durchgeführt (Annäherung an

Suburbia). Eine Reihe sogenannter „study visits“ von ausländischen Experten- und Forschergruppen (insbesondere aus den Niederlanden und Großbritannien) zu Fragen der suburbanen Entwicklung, v.a. zur Baumschullandschaft Pinneberg, die als „hidden potential“ des Hamburger Suburbia Interesse weckt, sind ebenfalls Teil der transnationalen Kooperation. Strategien zu ihrer Inwertsetzung für die Region werden mehrfach diskutiert. Diese „study visits“ finden in Abständen bis heute statt und beruhen auch auf dem speziellen Interesse der in SURF eingebundenen Hochschulen in Deventer/Enschede (NL) und Leeds (UK).

Suburbia sichtbar machen – der „Suburbia-Atlas“ Hamburg

Die Erfahrung, dass der suburbane Raum trotz seiner Potenziale, Chancen und Herausforderungen in der aktuellen Debatte in Hamburg und seinem Verflechtungsraum zu wenig Beachtung findet, war Anlass für den „Suburbia-Atlas“. Akteure aus Hamburger Behörden, den Kreisen, Gemeinden und der HafenCity Universität wollten mit seiner Hilfe Aufmerksamkeit für Suburbia wecken. Der Atlas soll Diskussionen darüber anregen, was Suburbia ist, wo dieser Raum liegt und ob er nicht doch – gerade in einer so dynamischen Metropolregion – besonderer Aufmerksamkeit bedarf. Dies alles vor dem Hintergrund einer fehlenden institutionalisierten Regionalplanung für Hamburgs Suburbia und der großen Vorbehalte in und um Hamburg, neue Denkmuster zu wagen.

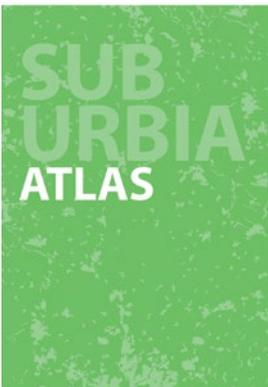
Der „Suburbia-Atlas“ steht im Kontext der oben beschriebenen Aktivitäten zur Verbesserung der informellen Zusammenarbeit im Hamburger Verflechtungsraum. Dies betrifft insbesondere die Kolloquiumsreihe, in der immer wieder gefragt und kontrovers diskutiert wurde: Gibt es spezifische Handlungsbedarfe in Suburbia oder ist dieser Raum Teil anderer (administrativer) Handlungsstrukturen, die seinen Bedingungen ggf. ausreichend gerecht werden? Die Macher des „Suburbia-Atlas“ waren immer der Meinung, dass Suburbia eine besondere Raumkategorie mit spezifischen Handlungserfordernissen darstellt. Die be-

stehenden administrativen Strukturen und Sichtweisen führen aber dazu, dass interkommunale Zusammenarbeit nicht selbstverständlich ist und zum Alltag gehört, sondern immer wieder gute Ideen, Träger und Weitblick benötigt, um einen Mehrwert zu erzeugen. Vielfach scheitert Kooperation schon an der fehlenden Information über räumliche Prozesse, über Vorhaben des Nachbarn oder Unkenntnis administrativer Zuständigkeiten beiderseits der Verwaltungsgrenzen.

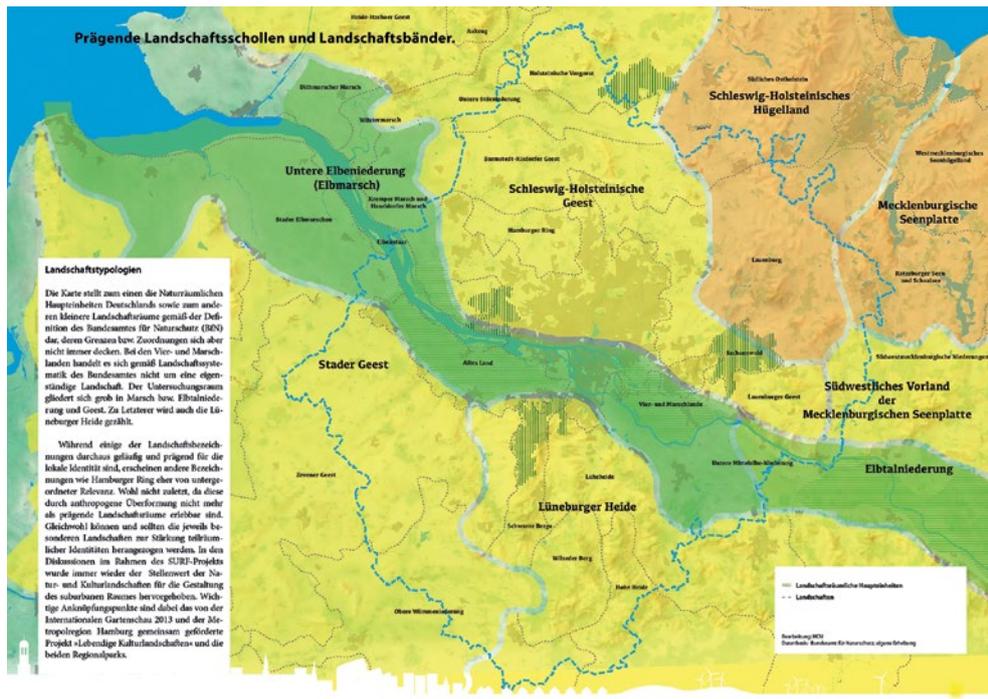
Der „Suburbia-Atlas“ ist ebenfalls im Zuge des INTERREG-Projektes SURF entstanden, und zwar in enger Kooperation mit der HafenCity Universität in Hamburg mit den Fachgebieten Städtebau und Quartiersplanung (Professor Dr. Michael Koch) sowie Stadtplanung und Regionalentwicklung (Professor Dr. Jörg Knieling). Er wurde im Februar 2013 veröffentlicht.

Räumlich deutlich kleiner als der administrativ abgegrenzte Verflechtungsraum (rund 3.4 Mio. Einwohner) umfasst der Betrachtungsraum des „Suburbia-Atlas“ eine Einwohnerzahl von rund 2.33 Mio. Der Betrachtungsraum des „Suburbia-Atlas“ wurde – entsprechend dem gewählten offenen Ansatz pragmatisch abgegrenzt: Basis bildeten Pendlerzahlen (Auspendleranteil nach Hamburg >20 %) und Einwohnerdichten (>2.000/km²) sowie innerhalb Hamburgs die planerisch bezeichnete Grenze zwischen Innerer und Äußerer Stadt, die seit dem Entwurf des Räumlichen Leitbildes 2007 von einer Urbanisierungszone gebildet wird, in der sich besondere flächenbezogene städtebauliche Entwicklungspotenziale konzentrieren. Der städtebaulich-morphologischen Realität entsprechend, reicht der suburbane Raum bis in die Kernstadt hinein, ist also nicht alleiniges Merkmal der Nachbarkommunen und -kreise Hamburgs.

Der Atlas will durch einen schlaglichtartigen und selektiven Blick auf die in Suburbia erkennbaren Prozesse und ggf. Potenziale einen neuen Zugang ermöglichen. Karten und Texte interpretieren den Zustand und sollen so zum Nachdenken über Suburbia anregen und ggf. Widerspruch erzeugen. Die Karten und Interpretationen basieren i.d.R. auf öffentlich zugänglichen Statistiken, z.T. werden auch Forschungsergebnisse und studentische Expertisen einbezogen.



Titel Suburbia-Atlas



Prägende Landschaftsschollen und Landschaftsbänder

Quelle: Suburbia Atlas, Seite 5

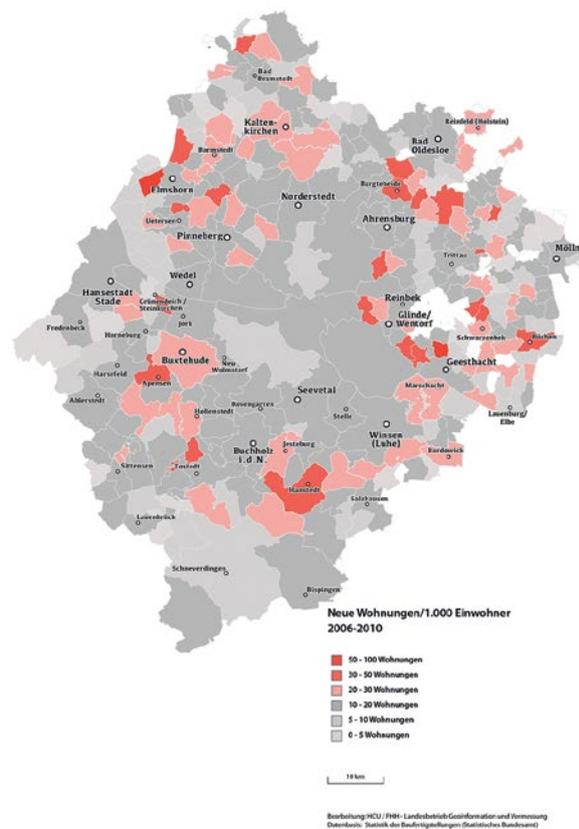
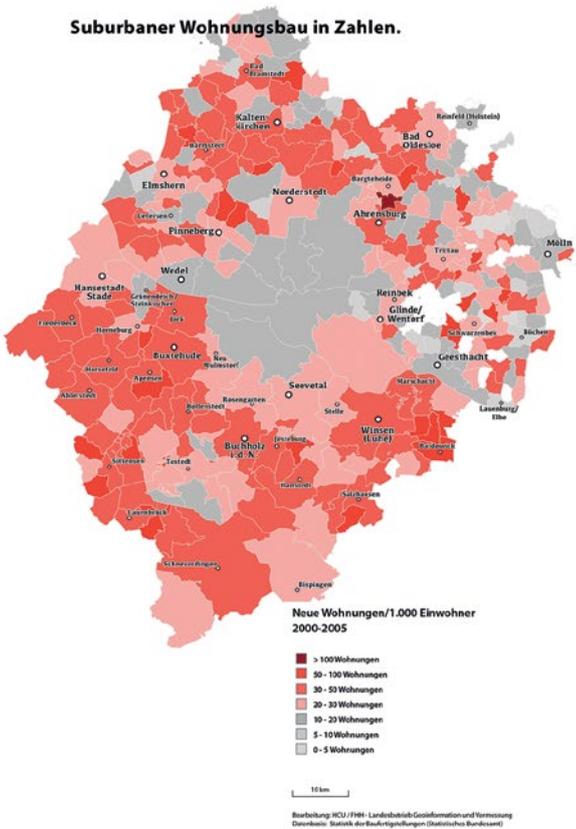
Die Darstellung „Prägende Landschaftsschollen und Landschaftsbänder“ ordnet den Hamburger Siedlungsraum in die Landschaft Norddeutschlands ein und stellt die bekannten Kulturlandschaften (z. B. Altes Land oder den Sachsenwald) in den räumlichen Kontext von Suburbia. Bieten die landschaftlichen Bezüge nicht Chancen für die Entwicklung Suburbias, die bislang erst punktuell aufgegriffen werden und eine bessere und koordinierte Inwertsetzung geradezu herausfordern?

Weitere Beispiele sind die Karten zum suburbanen Wohnungsbau, die auf der amtlichen Statistik zur Bautätigkeit bzw. Bauintensität (Fertigstellungen je 1.000 Einwohner/Gemeinde) beruhen. Zwei Zeitschnitte verdeutlichen den dramatischen Rückgang der Bautätigkeit im Hamburger Verflechtungsraum seit 2005 (s. Abb. nächste Seite). Wies Suburbia 2000 bis 2005 noch eine nahezu flächendeckende Bauintensität auf, die die der Kernstadt mit ihren sieben Bezirken bei weitem überschritt, hat sich das Bild fünf Jahre später deutlich gewandelt: Eine hohe Bauintensität findet sich nur noch in einzelnen Gemeinden und eher zufällig im Raum, während sie in der Kernstadt noch weiter nachgelassen hat. Trotz Einwohnergewinnen hat sich die Zu-

rückhaltung beim Wohnungsbau scheinbar regionsweit durchgesetzt und zu dem heutigen Defizit an Wohnraum im Hamburger Verflechtungsraum geführt. Die Aussage des „Suburbia-Atlas“ kann hier so interpretiert werden, dass durch ein unkoordiniertes Planungsgeschehen, verbunden mit einer Zurückhaltung der Wohnungswirtschaft in Suburbia, Wohnungsbaudefizite im Hamburger Wohnungsmarkt mit verursacht wurden, die heute beklagt werden. Eine besser abgestimmte und grenzübergreifende Wohnungsbauentwicklung, die das Marktgeschehen ggf. korrigiert, wäre im Sinne einer nachhaltigen und vorausschauenden Raumentwicklung in Suburbia geboten gewesen.

Der „Suburbia-Atlas“ beschreibt zudem den Gesamtprozess der Kolloquiumsreihe „Annäherung an Suburbia“ sowie das „Suburbia-Memorandum“; eine Art zusammenfassende und handlungsorientierte Botschaft zum Umgang mit Hamburgs Suburbia und seiner zukünftigen Gestaltung. Auch dies wiederum als Diskussionsanregung für die regionalen Akteure. Zu den das Werk prägenden rund 50 illustrativen kartographischen Darstellungen und Kartogrammen bzw. Graphiken, ist der „Suburbia-Atlas“ reich mit Fotos illustriert, die

Suburbaner Wohnungsbau in Zahlen.



Memorandum

Ein Memorandum für Hamburgs Suburbia



Der Kontext

Suburbia ist ein Raum am Stadtrand, ein Raum im Übergang. Eng mit der Kernstadt Hamburg verflochten, ist er weder Stadt noch Land. Seine Entwicklung war und ist von einer hohen Dynamik geprägt. Rund eine Millionen Menschen leben in diesem Teil der Stadtregion Hamburg. Trotz des Trends zur Reurbanisierung, ist Suburbanisierung keineswegs zu einem Ende gekommen. Doch demographische und klimatische Veränderungen sowie sich wandelnde Anforderungen an Flächenverbrauch, Raumfunktionen und Raumidentitäten erfordern von Suburbia einen Funktionswandel und eine Anpassung an veränderte Bedürfnisse der in ihm lebenden Menschen.

Wir wollen die Herausforderungen dieses Potenzialraumes aktiv angehen!

Der Handlungsraum

Der suburbane Raum in und um Hamburg ist nicht klar abgrenzbar und hat keine eindeutige Identität. Geprägt wird er durch eine zusammenhängende Siedlungs- und Freiraumstruktur beiderseits der Hamburger Stadtgrenze, einen gemeinsamen Wohnungsmarkt und intensive Pendlerverflechtungen. Die Hamburgnahen Gemeinden der an die Kernstadt angrenzenden (Land-) Kreise in Niedersachsen und Schleswig-Holstein zählen ebenso zu ihm, wie der äußere Siedlungsrand der Kernstadt.

Durch zahlreiche Grenzen administrativ und politisch zersplittert, wird er von Planung und Politik nicht als eigener Gestaltungsraum wahrgenommen. Dabei ist Suburbia innerhalb der Metropolregion Hamburg ein eigener Handlungsraum, der einer eigenen, konstruktiven und an zukünftige Erfordernisse angepassten Entwicklungsperspektive bedarf!

Die Akteure

Die Akteure in Suburbia sind sehr vielfältig und dem Raum unterschiedlich verbunden. Wir wollen sie gewinnen, ihr Bewusstsein für Potenziale zu stärken und an deren Qualifizierung aktiv mitzuwirken. Wichtige Voraussetzungen sind die Zusammenarbeit der kommunalen Akteure und die Verbesserung der Strategiefähigkeit der kommunalen Planung durch einen integrierten Ansatz. Als hierfür geeignet sehen wir grenzüberschreitende, durch die kommunale Ebene getragene Nachbarschaftsforen, die Kreise, Hamburger Bezirke und ggf. auch Ländervertreter und Verbände umfassen.

Bei der aktiven Gestaltung von Suburbia kommt der Kernstadt eine besondere Verantwortung zu. Die Rolle der Metropolregion Hamburg muss in diesem Zusammenhang geklärt werden.

Handlungsfelder

Raumfunktionen, Erreichbarkeiten sowie Wachstums- und Schrumpfungstendenzen variieren sehr stark in Suburbia. Strategien zur Qualifizierung und Profilierung von Suburbia müssen seiner Differenziertheit Rechnung tragen. Wichtige Handlungsfelder sehen wir in der Bestandentwicklung im Wohnungsbau, der urbanen Qualifizierung der Zentren, einer besseren Erreichbarkeit, insbesondere mit dem ÖPNV, der stadträumlichen Gestaltung der Magistralen sowie der Aufwertung der suburbanen Freiräume und Kulturlandschaften. Daneben gewinnen die Qualifizierung ökologischer Funktionen sowie der Beitrag Suburbias zu einer energiesparenden und klimafreundlichen Siedlungsentwicklung als Handlungsfelder zunehmend an Bedeutung.

Instrumente

Interkommunale Projekte sind »das Salz in der Suppe«. Voraussetzung dafür sind Transparenz und Kommunikation, um gemeinsame Ziele und eine integrierte Umsetzungsstrategie zu formulieren. Als wesentliche Instrumente zur Qualifizierung von Suburbia sehen wir Nachbarschaftsforen, ein Regionalmonitoring, regionale »Börsen« für inter-kommunale Projekte und Projektwerkstätten. Die Förderfonds der Metropolregion und die Mittel der EU-Strukturpolitik wollen wir dazu ebenso nutzen wie die Möglichkeiten der Regionalplanung in den Flächenländern.

Die Intention

Dieses Memorandum dient als Diskussionsanregung für eine intensivere Auseinandersetzung mit Handlungsbedarfen in Bezug auf eine zukunftsfähige Entwicklung von Hamburgs Suburbia. Es soll helfen, gemeinsame Ziele zu formulieren und diese in der Folge schrittweise umzusetzen. Alle Akteure, denen Suburbia ein Anliegen ist, sind zur Diskussion und Zusammenarbeit eingeladen.

Das »Memorandum für Hamburgs Suburbia« wurde vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Kolloquienreihen, Regionwerkstätten und Exkursionen des SURF-Projekts entwickelt und bei dem abschließenden Kolloquium am 27.11.2012 den rund 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmern vorgelegt und diskutiert. Das Memorandum ist als Input gedacht, um die positive Energie der gemeinsamen Arbeit über Suburbia zu nutzen und sie über das SURF-Projekt hinaus in den zuständigen Gremien und Einrichtungen weiterzuführen.

das Lesen und Blättern erleichtern und den Atlas bewusst zum „Bilderbuch“ werden lassen und anregend wirken sollen. Unter anderem sind die Ergebnisse einer Fotoreihe des jungen Hamburger Fotografen Miguel Ferraz Araújo teilweise in das Werk aufgenommen worden, der sich diesem Raum sehr subjektiv und unbefangen nähert und mit der Situation in Hamburgs Suburbia auseinandersetzt.

Eine der letzten Karten befasst sich mit dem Thema der innerregionalen Vernetzung und zeigt die 2012/2013 bestehenden Kooperationen und projektbezogenen Netzwerke in diesem Raum. Es werden Knoten der Kommunikation etwa im nordwestlichen Teilraum von Suburbia (Kreis Pinneberg) erkennbar, aber auch Lücken der Zusammenarbeit, wo man sie eventuell nicht vermutet hätte (z. B. fehlende Kooperation im Bereich der baulich zusammengewachsenen Städte Hamburg und Norderstedt).

Als Beispiel für eine Karteninterpretation des „Suburbia-Atlases“, die ungewohnt ist, weil von der Thematik der Raumwahrnehmung her neu, sei an dieser Stelle die Karteninterpretation „Stereotypes Image trotz vielfältiger Bilder“ erwähnt. Sie stellt das durch unterschiedliche Medien veröffentlichte Bild der Region kartographisch dar und kommentiert. Deutlich wird, dass gerade das stadtnahe Umland scheinbar „nichts zu bieten hat“ und mithin nicht beworben wird. Das Alte Land, die City Hamburgs und der Hafen, aber auch die Lüneburger Heide und die Elbe sind es, die immer wieder in den Vordergrund gerückt werden, wohingegen selbst Kulturlandschaften wie die Pinneberger Baumschullandschaft westlich von Hamburg oder Buchholz in der Nordheide nicht vorkommen. Dank der vom Verein Naherholung im Umland Hamburg e.V. betriebenen Website umlandscout, die zu Ausflügen und Besichtigungen in der Region anregen soll, sind wenigstens relativ große Teile des ländlichen Hamburger Umlandes medial in Wert gesetzt.

Manch provokativer Begriff des Inhaltsverzeichnisses wie z. B. „Die Region als Entwicklungsmosaik“, „Pendlerregion mit vielen Kernen“ oder „Trashurbia als Vorortstigma“, so könnten Kritiker dem Produkt vorwerfen, wird dem gehobenen An-

spruch an Information und möglicherweise der erwarteten inhaltlichen Tiefe z.T. nicht gerecht. Dieses Risiko geht das Produkt bewusst ein, soll es doch vor allem die Auseinandersetzung anregen und neugierig machen, weil eine ungewohnte Nomenklatur verwendet wird.

Die Region und ihre Akteure haben sich das Memorandum und die Erkenntnisse aus den Debatten in der Kolloquimsreihe bedauerlicherweise nur unzureichend zu eigen gemacht, sodass deren Wirkung in die Region begrenzt geblieben ist.



Suburbane Kontraste

Foto: Miguel Ferraz Araújo



Baumschullandschaft bei Pinneberg

Foto: Miguel Ferraz Araújo

Der Blick nach vorn – Wer nimmt sich das Mandat für die Region?

Auch wenn die Rezeption des „Suburbia-Atlas“ aus verschiedenen Gründen hinter den Erwartungen seiner Urheber zurückgeblieben ist, so bildet er doch einen wichtigen Bestandteil des Versuchs, die Aufmerksamkeit der regionalen Akteure auf den suburbanen Raum zu lenken. Hier ist der „Suburbia-Atlas“ als ein gutes Kommunikationsinstrument in der regionalen Debatte nicht zu unterschätzen und kann anderen Regionen möglicherweise als Impulsdien und gerade eingefahrene Darstellungsformen und Inhalte klassischer Regionalplanung öffnen und ggf. neue Akteure anregen, die die regionale Zusammenarbeit allzu oft vermissen lässt.

Weder Aufruhr, noch hektische Aktivitäten der regionalen Planungsträger sind im Ergebnis der Veröffentlichung des Suburbia-Atlas erkennbar geworden, sieht man von dem reißenden Absatz seiner – zugegebenermaßen – begrenzten Auflage und der vielfach freundlichen Reaktion auf das offene Lesevergnügen vieler einmal ab. Anders als ursprünglich angenommen, ist die Strategiedebatte um Suburbia im Hamburger Verflechtungsraum nicht fortgesetzt worden oder das Memorandum unterlag keiner breiteren öffentlichen Auseinandersetzung, obwohl gerade auch mit der Kolloquimsreihe erfolgreich das Spektrum der Interessenten erweitert werden konnte. Hier erneut anzusetzen und den „bestellten Boden“ weiter zu beackern, lohnt sich immer noch, bedarf aber der Ressourcen und des nachhaltigen Interesses.

Die politisch Verantwortlichen, aber auch die Vertreter aus dem Bereich der Wissenschaft und den regionalen Verwaltungsbehörden haben das Thema nur in begrenztem Umfang aufgenommen und bislang kein Format etwa auf Ebene der Metropolregion Hamburg geschaffen, das die begonnene Diskussion fortsetzt oder zumindest aufgreift: Beharrungsvermögen gegenüber einer Diskussion, die von außen oder aus akademischen Kreisen zu kommen scheint? Offenbar andere Prioritäten in der Planung? Sorge vor Kompetenzverlust, wenn man sich der Debatte wirklich stellen will? Diskursermüdung? Aversion gegenüber neu zu schaffenden Handlungsebenen, die die Beschäftigung mit Suburbia wohl nötig

werden lassen würde? Ignoranz gegenüber diesem schwer fassbaren Siedlungsmuster, das mehr als andere von Grenzen und ideologischen Gräben durchzogen ist?

Möglicherweise haben die Urheber des Suburbia-Atlas aber auch zu hohe Erwartungen gehabt und ihren Ansatz schon von Beginn an zu wenig mit den regionalen Akteuren und den Handelnden in der Kernstadt rückgekoppelt? Diese Kritik müssen sie sich gefallen lassen. Verloren ist aber nichts in der Diskussion um Hamburgs Suburbia, wie viele aktuelle Initiativen zeigen.

Wo steht die Debatte zur Zukunft von Hamburgs Suburbia heute, welche Ansätze werden aktuell verfolgt, die sich durchaus auch auf den Ansatz des „Suburbia-Atlas“ beziehen?

Es sind die themenbezogenen, interkommunalen Projekte, die die grenzübergreifende Zusammenarbeit derzeit mit Leben erfüllen und für alle Beteiligten Mehrwert erzeugen. Diese vielfältigen Kooperationen etwa zu Freiraumthemen (z. B. Regionalparks oder Verbesserung von Naherholungsangeboten in definierten Kulturlandschaften rund um Hamburg zur und in Folge der Internationalen Gartenschau, IGS 2013), zur gewerblichen Entwicklung oder Optimierung von Verkehrsangeboten in der Region sind erfolgreich und bilden eine gute Vertrauensbasis für neue kommunale Netzwerke. Dies insbesondere dann, wenn solche Kooperationen mit solchen Teilräumen zur Deckung kommen, die über eine gemeinsame Identität oder Problemsicht verfügen. Teilräumliche oder sektorale Ansätze scheinen tragfähig zu sein und „follower“ zu finden. Derartige Teilräume beginnen sich etwa entlang der Bundesautobahnen im Norden des Verflechtungsraumes, aber auch südlich der Elbe und z. T. quer zu den administrativen (Kreis-) Grenzen herauszubilden. Das neu geschaffene Mittelzentrum aus den Kommunen Reinbek, Glinde und Wentorf, östlich von Hamburg, ist dafür ein gutes Beispiel. Enge Kontakte bestehen zum Hamburger Bezirk Bergedorf, dessen Bezirkszentrum überregionaler Einzelhandelschwerpunkt ist; Kreisgrenzen werden in Schleswig-Holstein überschritten.

Genau hier setzen die Nachbarschaftsforen an, die sich als informelle Dialogangebote

großer Unterstützung erfreuen, nicht aufoktroiert werden, sondern von der kommunalen Basis aus wachsen und themenbezogen starten. Erste dieser Foren blicken bereits auf eine mehrjährige Praxis zurück, weitere sind im Entstehen. Eine gemeinsame Geschäftsstelle, die ihre Aktivitäten koordiniert und den Erfahrungsaustausch – auch im Sinne einer gewissen Harmonisierung von Spielregeln und Handlungsoptionen – begleitet, existiert (noch) nicht.

Ob sich die Metropolregion Hamburg hier zum Akteur macht, ist unsicher und angesichts einer mehrere Jahre währenden Strukturdebatte zu Inhalten und Gremien eher unwahrscheinlich.

Durchaus möglich erscheint es, dass etwa die Reihe der Facharbeitsgruppen in der Metropolregion um eine Arbeitsgruppe ergänzt würde, die sich speziell den Themen und Projekten im Hamburger Verflechtungsraum annimmt. „Starke Stadtregion“ könnte ihr Name lauten, sie müsste sich aber sicher dem Vorwurf stellen, die inhärente Spaltung der Metropolregion in einen dynamischen starken Kernraum und einen ländlich geprägten „zweiten Ring“ noch zu unterstreichen.

Interkommunale Projekte und Nachbarschaftsforen ersetzen aber nicht die strategische Debatte um Suburbia und ihre Potenziale und Handlungserfordernisse. Hier ist noch Überzeugungsarbeit zu leisten. Das weiter oben erwähnte Projekt „Raumstrukturkarte“ ist darauf angelegt, die Chancen und Herausforderungen im regionalen Kontext nicht nur zu analysieren, sondern auch bildhaft darzustellen. Darin könnte der Anstoß zu einer breiteren strategischen Debatte über den suburbanen Raum und den Hamburger Verflechtungsraum insgesamt liegen.

Möglich ist aber auch, dass das Thema Wohnen zu einem Paradigmenwechsel in der regionalen Kooperation im Hamburger Verflechtungsraum führt. Zu offensichtlich ist der hohe Bedarf an Wohnungen und die steigenden Immobilienpreise in der Kernstadt und – zunehmend – in den Hamburger Nachbargemeinden. Vor diesem Hintergrund und den sich verschärfenden Flächenkonkurrenzen zwischen Grün-, Wirtschafts- und Wohnbauflächen

sowie Akzeptanzproblemen in der Bevölkerung, die zunehmend wachstumskritisch ist, könnte eine Art regionaler Wohnungsbaustrategie erforderlich sein. Nicht nur in Hamburg ist die Flächenaktivierung zunehmend kostspielig und die Ressource Bauland begrenzt. Eine regionale Wohnbaustrategie sollte – unabhängig von administrativen Grenzen – Maßstäbe für geeignete, nachhaltig zu entwickelnde Wohnstandorte definieren, Transparenz über Potenziale einfordern und zu einem regionalen Konsens über die notwendigen Prioritäten aller Akteure führen. Die in Hamburg seit 2011 bestehenden Bündnisse für das Wohnen/Vertrag für Hamburg könnten hier Vorbilder sein.

Eine Vielzahl weiterer Handlungsfelder für regionale Lösungen im Kontext des Hamburger Verflechtungsraumes lassen sich vorstellen, z. B. eine integrierte Freiraum- und Naherholungsstrategie, die die augenblicklich divergierenden Ansätze zusammenführt. Ein Erfolgsmodell ist bereits heute der Hamburger Verkehrsverbund, dessen Verkehrsgebiet sich mit dem Verflechtungsraum deckt. Maßgeblich für einen entsprechenden Perspektivwechsel hin zu mehr regionaler Kooperation sind aber das Engagement und die Initiative der Kernstadt. Trotz Initiativen wie dem „Suburbia-Atlas“ oder den „Nachbarschaftsforen“ ist es notwendig, dass sie aktiv wird und auch in der räumlichen Planung eine führende Rolle einnimmt, die auch die Nachbargemeinden zu einem stärkeren Engagement bewegt. Solange Hamburg nicht ein klares Bekenntnis zur Idee der regional eingebetteten Stadt ablegt und dieses auch mit Leben erfüllt, werden die Handlungsorientierung im Kernraum der Metropolregion schwach und die Idee einer selbstbewussten Suburbia in weiter Ferne liegen. Das Mandat zur Entwicklung der Region hat (noch) keiner der Akteure angenommen!



Foto: Brigitte Adam

Veränderung der (Pendel-)Mobilitätsmuster im stadtreionalen Kontext

Thomas Pütz

Die fortschreitende Spezialisierung der Arbeitskräfte sowie spezielle Standortanforderungen und -entscheidungen von Unternehmen führten in den vergangenen Jahrzehnten zu einer immer größeren räumlichen Trennung der beiden Funktionen „Wohnen“ und „Arbeiten“. Mit dieser Entwicklung gingen eine zunehmende Motorisierung und der Ausbau der Verkehrssysteme einher, was sich wiederum auf raum- und siedlungsstrukturelle Entwicklungen auswirkte.

Insbesondere die Generation der Baby-Boomer träumte in der Phase der Familiengründung der 1960er- und 1970er-Jahre vom „eigenen Häuschen mit Garten“, was für viele im Umland der großen Zentren realisierbar war. Günstige Bodenpreise aber auch staatliche Förderinstrumente (Eigenheim-Förderung, Pendlerpauschale) waren der „Treibstoff“ der Suburbanisierung.

Vor allem die demografischen Rahmenbedingungen haben sich jedoch seit den 80er-Jahren grundlegend verändert. Die Geburtenraten sind anhaltend niedrig und die durchschnittliche Lebenserwartung nimmt stetig zu. Damit sind wichtige Faktoren sowohl für die siedlungsstrukturelle Entwicklung als auch für das Mobilitätsverhalten neu zu bewerten.

Mehr Single-Haushalte

Eine der wichtigsten Determinanten der aktuellen demografischen Entwicklung ist, neben der Abnahme der Gesamtbevölkerung, die steigende Zahl älterer Menschen. Die Zahl der Familien mit Kindern sinkt dagegen drastisch und die Struktur der Haushalte ist in immer stärkerem Maße durch Ein- und Zweipersonenhaushalte geprägt. Damit sinkt aber auch die Nachfrage nach größeren Wohnungen bzw. Ein- und Zweifamilienhäusern (ROP 2030). Die Städte mit ihrem größeren Angebot im Bereich der Geschosswohnungen rücken wieder stärker in den Fokus bei der Immobiliensuche.

Unsere Städte sind schön

Die Zufriedenheit mit den Lebensbedingungen in den Städten ist hoch. Der geringere Freiraum wird durch vielfältige Freizeit- und Kulturangebote für viele Menschen mehr als kompensiert (Göddecke-Stellmann 2013). Vor allem für ältere Menschen sind eine gute Infrastruktur und die bedarfsgerechte Versorgung am Wohnort besonders wichtig.

Reurbanisierung

Aber es sind nicht nur die älteren Menschen, die am städtischen Leben wieder zunehmend Gefallen finden und die gute Erreichbarkeit eines vielfältigen Angebotspektrums zu schätzen wissen. Auch jüngere Singles und Paare, vor allem in der Ausbildung oder im Studium bzw. zu Beginn ihrer beruflichen Laufbahn zieht es vermehrt in die Städte, sofern sie dort bezahlbaren Wohnraum finden.

Führen diese Entwicklungen letztlich zu veränderten Mobilitätsmustern insbesondere der beruflich motivierten Verkehre und damit zu einer Reduzierung oder Veränderung der Pendelmobilität? Es gibt zumindest einige Indizien, die sich aus den vorhandenen Datengrundlagen ableiten lassen und auf eine Trendwende hindeuten.

Thomas Pütz

arbeitet im Referat Digitale Stadt, Risikoversorge und Verkehr des Bundesinstituts für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR).
Forschungsschwerpunkte: Erreichbarkeitsanalysen räumliche Verflechtungen, Bundesverkehrswegeplanung.
thomas.puetz@bbr.bund.de

Datengrundlagen

Es gibt verschiedene Datengrundlagen, um die Veränderungen der (Pendel-)Mobilitätsmuster im stadtreionalen Kontext zu ermitteln. Bei der Analyse zeigt sich allerdings, dass sie unterschiedliche Vor- und Nachteile aufweisen.

Pendlermatrizen

Wichtigste Grundlage der Analysen zur Pendelmobilität sind Verflechtungsmatrizen der Pendelströme zwischen allen Gemeinden Deutschlands. Das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) in der Bundesagentur für Arbeit stellt dem BBSR diese Daten seit dem Jahre 2000 bereit. Erfasst wird die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort.* Die Zusammenlegungen von administrativen Gebieten zu größeren Gebietseinheiten führen jedoch über die Zeit zu einem Verlust an räumlicher Analyseschärfe. Allein zwischen 1990 und 2013 sank die Zahl der Gemeinden in Deutschland von 16.103 auf 11.235 (-31 %). Die Zahl der Gemeinden in Ostdeutschland wurde in den letzten zwanzig Jahren mehr als halbiert. Um Zeitreihenanalysen durchführen zu können, müssen daher entsprechende Umrechnungsschlüssel verwendet werden. Datengrundlage ist die Meldestatistik zur Sozialversicherung, in der nur die Erwerbstätigen erfasst werden, die durch ihre Arbeitgeber als sozialversichert gemeldet wurden und die der gesetzlichen Kranken-/Pflege-, Renten- und Arbeitslosenversicherung unterliegen. Dies sind etwa 75 % aller Erwerbstätigen in Deutschland. Beamte, Selbständige und mithelfende Familienangehörige werden von dieser Statistik nicht erfasst. Für die Bildung von Zeitreihen werden nur Daten ab dem Jahre 2000 verwendet, weil seitdem auch Personen, die ausschließlich geringfügig entlohnte Tätigkeiten ausüben (325 € Entgeltgrenze), erstmalig zum Kreis der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gerechnet werden.

Befinden sich Wohn- und Arbeitsort eines Beschäftigten in derselben Gemeinde, handelt es sich um Binnenpendler, sind beide nicht identisch, muss der Beschäftigte eine

Gemeindegrenze überschreiten. In diesem Beitrag werden insbesondere jene Fälle des Berufspendelns betrachtet, bei denen Arbeitsort und Wohnort in unterschiedlichen Gemeinden liegen. Die Distanz zwischen unterschiedlichen Wohnort- und Arbeitsortgemeinden kann dabei nur als Annäherung bestimmt werden. Für jede Gemeinde wird hierzu als Bezugspunkt der Distanzmessung ihr Mittelpunkt berechnet. Die Distanz zwischen zwei Gemeindemittelpunkten repräsentiert dann die durchschnittliche Pendelentfernung, wobei zur Annäherung an reale Wegeverhältnisse diese Luftliniendistanz mit einem Umwegfaktor von 1,3 multipliziert wird. Bei Großstädten und Gemeinden mit überdurchschnittlich großer Flächenausdehnung können jedoch die Distanzverhältnisse erhebliche Verzerrungen aufweisen.

Für Binnenpendler, d. h. diejenigen Beschäftigten, deren Arbeits- und Wohnort in der gleichen Gemeinde liegen, kann eine Veränderung der Pendeldistanz auf dieser Grundlage nicht untersucht werden. Und auch diese stellen einen wichtigen Faktor zur Bestimmung der Mobilitätsanfordernisse im Berufsverkehr dar.

Die verwendeten Pendlermatrizen unterscheiden nicht, ob ein Berufspendler Tagespendler oder Wochenendpendler ist. Da im Vordergrund des Analyseinteresses die täglichen Pendelwege stehen, werden diejenigen Wohnort-Arbeitsortbeziehungen, bei denen nicht von täglichem Pendeln ausgegangen werden kann, ausgeblendet. Als Abschneidegrenze wird eine Schwelle von 150 km definiert. Wir gehen davon aus, dass Arbeitswege von mehr als 150 km nur von einer sehr kleinen Minderheit der Berufspendler täglich bewältigt wird.

Bundesweit vergleichbare Differenzierungen z. B. zwischen Städten und ihrem Umland verlieren wegen der Zusammenlegung von Gebieten bzw. Eingemeindungen immer mehr an Aussagekraft. Die Informationsverluste können durch gleichmäßige geographische Raster als Raumbezug vermieden bzw. deutlich reduziert werden. Mit kleinräumig georeferenzierten Daten kann die räumliche Auflösung von der administrativen Gliederung entkoppelt werden.

*) Weil Wohn- und Arbeitsort unterschieden werden, lässt sich für jede Gemeinde in Deutschland die Zahl der Aus- und Einpendler bestimmen. Beschäftigte werden anhand der Betriebsnummer des Arbeitgebers einem Arbeitsort und durch die Anschrift des Versicherten einem Wohnort zugeordnet.

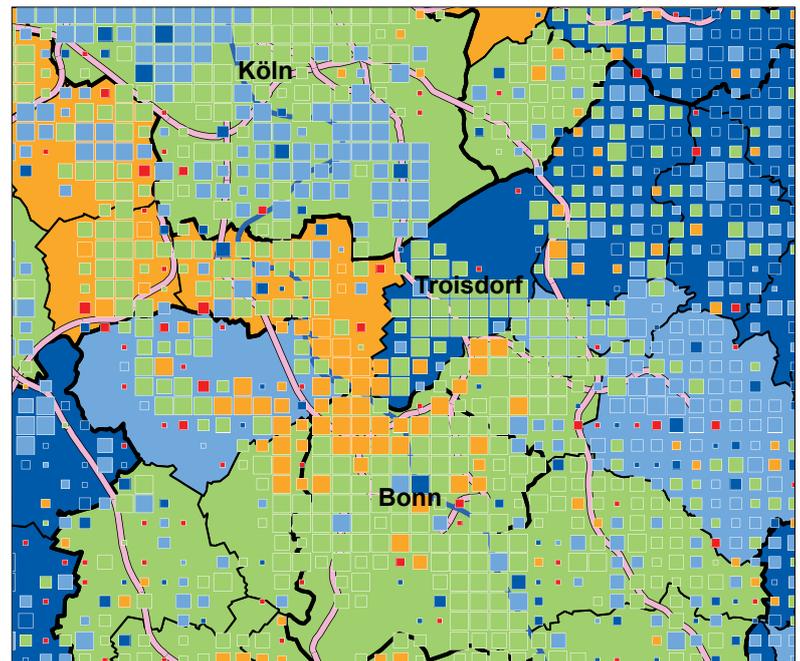
Rasterdaten als neue Datengrundlage für die raumbezogene Arbeitsmarktforschung

Der beschriebene Nachteil, dass die Binnenpendler nicht erfasst werden, ließe sich mithilfe von adressscharfen Rasterdaten aufheben. Im Zuge der Vorbereitung der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) entstand im BMVI die Idee einer tiefergehenden Auswertung von Pendlerströmen auch innerhalb von Gemeinden unter Nutzung einer adressscharfen Verortung von Arbeits- und Wohnort der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Durch eine Aggregation der Adressdaten auf der Ebene von Gitterzellen wäre es möglich, unterhalb der Gemeindeebene sehr viel differenzierter Pendlerströme darzustellen.

Im Gegensatz zur administrativen Aufteilung handelt es sich bei diesen geographischen Rastern um ein mathematisches Modell ohne Ortsbezug. Die georeferenzierten Daten lassen sich zudem mit weiteren sozio-ökonomischen Aspekten, z. B. Einkommen und beruflicher Qualifikation verknüpfen. Andererseits kann genau wegen des fehlenden Ortsbezugs letztlich kein genauer Bezug zu den möglichen Adressaten solcher Auswertungen hergestellt werden. Insofern eignen sich Rasterzellen nur eingeschränkt als Berichterstattungseinheiten.

In einem Pilotprojekt mit dem Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) in der Bundesagentur für Arbeit wurde versucht, die Integrierten Erwerbsbiographien (IEB) des IAB in ein Geoinformationssystem zu überführen. Diese adressscharfe Georeferenzierung erlaubt im Vergleich zur Pendlerverflechtungsmatrix eine viel feiner aufgelöste räumliche Analyse auf Rasterbasis. Aktuelle sozio-ökonomische Strukturen innerhalb von Städten und deren Wandel lassen sich damit präziser beschreiben und analysieren. Für die Jahre 2008 und 2009 stehen diese Daten der Meldestatistik zur Sozialversicherung durch die Georeferenzierung auf der Ebene von 500 x 500 m und 1.000 x 1.000 m Rasterzellen zur Verfügung. Der Datensatz enthält für jede Rasterzelle Angaben zu den Beschäftigten und deren Pendeldistanz, unterschieden nach sechs Entfernungsklassen, und ermöglichen so einerseits, kleinräumige Unterschiede in

Abbildung 1
Anteil der Fernpendler im Raum Köln-Bonn



Anzahl Beschäftigter 2009
(innerhalb eines 1.000 m-Rasters)

- unter 5
- 5 bis unter 50
- 50 bis unter 200
- 200 bis unter 500
- 500 und mehr

Anteil der Fernpendler mit mehr
als 25 km Pendeldistanz an allen
Beschäftigten nach Wohnort 2013 in %

- 36 und mehr
- 28 bis unter 36
- 20 bis unter 28
- 12 bis unter 20
- unter 12

— Bundesautobahn

Datengrundlage: Meldestatistik der Sozialversicherung der Bundesagentur für Arbeit
Geometrische Grundlage: BKG, Gemeinden, 31.12.2012
Bearbeitung: T. Pütz

den Pendlerstrukturen zu analysieren und diese in Zusammenhang mit anderen sozialräumlichen Disparitäten auf innerstädtischer Ebene zu stellen und sind andererseits zur Validierung der Annahmen zur Pendeldistanz auf Gemeindeebene geeignet.

Beispiel Troisdorf: die meisten Rasterzellen innerhalb der Stadt Troisdorf weisen aus, dass dort 20 bis 28 % der Beschäftigten mehr als 25 km Pendeldistanz zurücklegen. Dahingegen weist eine Analyse auf Grundlage der Pendlerverflechtungsmatrix hierzu einen Anteil von knapp 38 % aus. Diese Diskrepanz ergibt sich aus der räumlichen Unschärfe bei der Operationalisierung der Pendeldistanz über die Luftlinienentfernung zwischen den Gemeindemittelpunkten.

Die Wohnort-Arbeitsort-Beziehungen der Stadt Troisdorf sind eng mit den Städten Bonn und Köln verflochten: Von den rund 27.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in Troisdorf wohnen, arbeiten rund 8.300 Beschäftigte innerhalb Troisdorfs, rund 6.500 (knapp 25 %) in Köln und rund 3.600 gehen ihrer Arbeit in Bonn nach. Nun beträgt die Luftliniendistanz inklusive Umwegfaktor zwischen dem Mittelpunkt der Städte Troisdorf und Köln 26,5 km, zwischen Troisdorf und Bonn 13 km. Mit diesen Distanzwerten und gewichtet mit der jeweiligen Anzahl von Pendlern gehen diese Verflechtungsbeziehungen in die Bildung der durchschnittlichen Pendeldistanz für die Stadt Troisdorf ein, in der Annahme, das zwar nicht alle Beschäftigten im Mittelpunkt der Wohnort-Gemeinden wohnen bzw. der Arbeitsort-Gemeinde arbeiten, aber dies einem durchschnittlichen Verhalten entspricht.

Bei einem Indikator, der den Anteil der Personen mit einer Pendeldistanz größer 25 km misst, dem also ein harter Schwellenwert zugrunde liegt, können geringe Distanzabweichungen erhebliche Abweichungen im Ergebnis zur Folge haben. In diesem Fall wird für alle diejenigen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in Troisdorf wohnen, aber in Köln arbeiten, eine Pendeldistanz von 26,5 km unterstellt. Sie liegen damit über dem Schwellenwert von 25 km und gehören alle zu den Fernpendlern, deren Anteil dann insgesamt sogar bei 37 % liegt. In der Realität ist es dagegen wahrscheinlich, dass eine erhebliche Zahl der Troisdorfer, die in Köln arbeiten, gar nicht bis zum Mittelpunkt von Köln oder darüber hinaus fahren müssen, sondern in den angrenzenden südlichen Stadtteilen von Köln (Porz, Flughafen etc.) ihrer Arbeit nachgehen.

Dass in Gemeindeteilen, die näher zu einem großen Arbeitsmarktzentrum liegen (in diesem Fall Bonn oder Köln), die Beschäftigten eher geringe Distanzen zu ihrem Arbeitsplatz auf sich nehmen müssen als diejenigen in weiter entfernten Ortsteilen, ist dabei nicht verwunderlich. Diese Beispiele zeigen, dass innerhalb der großen Zentren, die in ihrer Gesamtheit geringe durchschnittliche Pendeldistanzen aufweisen, durchaus sehr große innerstädtische Unterschiede bestehen können. Darüber

hinaus wird der verzerrende Einfluss größerer Gewerbe- oder Industriestandorte, die sich an den Rändern größerer Städte befinden, deutlich. In historisch gewachsenen Ortslagen, die z. B. noch über ein attraktives Einzelhandels- und Gewerbeangebot verfügen, ist der Anteil derjenigen, die lokal wohnen und arbeiten, meist etwas höher als in Ortsteilen, die nur als reine Wohn- und Schlafstätten dienen. Nur aus einer adressscharfen Georeferenzierung von Wohnort und Arbeitsort kann also eine genaue Zuordnung der Entfernung abgeleitet werden. Und nur so können innergemeindliche Unterschiede in Bezug auf die Pendlermobilität sichtbar gemacht werden.

Solche räumlich sehr differenzierten Betrachtungsmöglichkeiten sind wichtige Informationsgrundlagen bei der Abgrenzung von Verflechtungsbereichen, Arbeits- und Wohnungsmärkten. Die georeferenzierten Daten lassen sich zudem mit weiteren sozio-ökonomischen Aspekten z. B. Einkommen und beruflicher Qualifikation, verknüpfen. Dies ist hierdurch zwar nicht auf der Grundlage von Informationen zu einzelnen Individuen, jedoch auf der Aggregatebene von kleinräumigen Rasterzellen auch unterhalb der administrativen Ebene der Gemeinden möglich.

Strukturen der Pendlermobilität

Zusammenhänge zwischen Wanderungs- und Pendlermobilität

An dieser Stelle werden zum Verständnis auch kurz die Zusammenhänge zwischen Wanderungs- und Pendlermobilität betrachtet. Von C. Schlömer liegt hierzu eine Definition vor, die zwischen einem substitutiv-kompensatorischen Zusammenhang und einem additiv-komplementären Zusammenhang unterscheidet (Pütz/Schlömer 2008). Bei ersterem macht man das eine und ersetzt dadurch das andere. Gute Pendelvoraussetzungen wie z. B. ein gut ausgebautes Straßennetz oder ein attraktives ÖPNV-Angebot ermöglichen oft einen Wanderungsverzicht, also die Substitution der Wanderungsmobilität durch Pendlermobilität. Diese Form der Substitution kommt vor allem im Anschluss an lebenszyklische Veränderungen, wie Abschluss der Ausbildung, Aufnahme einer beruflichen Tätigkeit

oder Haushaltsgründung vor. In einer solchen, noch relativ ungefestigten Situation ändert man oft nur einen der beiden arbeitswegerelevanten Standorte (Wohn- oder Arbeitsort) und behält den anderen bei. Auch Wohnungsmarktengepässe, fehlende Arbeitsplätze, befristete Arbeitsverhältnisse sowie andere Bindungen am alten Wohn- bzw. Arbeitsort (z. B. Ehe/Partnerschaft, beide berufstätig, Wohneigentum) begünstigen diese Substitutionsform und können zur Folge haben, dass man pendelt (Gatzweiler/Schlömer 2008).

Häufig werden Wanderungen aber nur vorübergehend durch Pendelmobilität substituiert. Nach einiger Zeit des täglichen Pendelns über längere Distanzen wird dann doch noch der Wohnort gewechselt. Fernpendelmobilität kann in diesen Fällen als Vorstufe von Wanderungsmobilität begriffen werden. Begünstigende Umstände eines solchen Wanderungsaufschubs können z. B. die Gründung eines eigenen Haushalts, dass Warten auf eine dauerhafte, berufliche Perspektive oder auch die Suche nach einer attraktiven Wohnung sein. Meist sind es jüngere Personen, die so vorübergehend Wanderungs- durch Fernpendelmobilität substituieren.

Andererseits können auch additiv-komplementäre Beziehungen zwischen Wanderungs- und Pendelmobilität bestehen. In diesem Fall macht man sowohl das eine als auch das andere, wobei die Änderung einer Mobilitätsform eine gleichgerichtete Änderung der anderen bewirkt. Dies ist vor allem durch die „Wohn“-Suburbanisierung in den Lebensphasen der Familien- bzw. Wohneigentumsbildung geprägt, wo eine Wanderung aus den Zentren ins Umland zu Arbeitspendelbeziehungen zwischen dem Umland und den Zentren führt, die oft erst nach Beendigung des Arbeitslebens eingestellt werden (Pütz/Schlömer 2008).

Pendelaufwand

Andere, differenziertere Thesen identifizieren weitere mögliche Ursachen und Wirkungszusammenhänge der Pendelmobilität (Einig/Pütz 2007).

So die These, dass eine individuelle aber gleichwohl verallgemeinerbare Pendeltoleranzschwelle besteht, unterhalb derer keine direkte Motivation zur Veränderung der Wohn- und/oder Arbeitsplatzsituation erzeugt wird. Erst eine spürbare Überschreitung der Pendeltoleranzschwelle kann entweder die Wahl einer näheren Wohnung bzw. eines näheren Arbeitsplatzes induzieren oder den Umstieg auf ein schnelleres Verkehrsmittel bzw. eine effektivere Verkehrsverbindung auslösen. Natürlich lassen sich auch Gewöhnungseffekte beobachten. Viele Berufspendler haben sich mit einer hohen zeitlichen Beanspruchung arrangiert.

Persönliche Pendeltoleranzschwellen auf der einen Seite und Erreichbarkeitsverhältnisse auf der anderen Seite würden dann die täglichen Distanzen im Berufsverkehr und ihre Entwicklung erklären. Betrachtet man diese Feststellung aus Perspektive der Theorie konstanter Zeitbudgets, nach der Menschen täglich eine relativ konstante Zeit für die Bewältigung ihres Mobilitätsbedarfs aufwenden, erklärt sich die relative Persistenz vieler Pendelstrukturen (Supernak/Zahavi 1982). Im internationalen Vergleich ermittelte Tagesbudgets schwanken zwischen 50 Minuten und 1,3 Stunden (Zahavi/Ryan 1980) (Schafer/Victor 2000). Auch der Zeitaufwand für Arbeitswege weist eine weitgehende Konstanz auf (Rouwendal/Nijkamp 2004).

Verschiedene Umfrageergebnisse kommen zu dem Schluss, dass ein Wechsel des Wohnungsstandortes nur selten den Pendelaufwand reduzieren soll. Wichtigeres Ziel ist meist, die eigenen Wohnverhältnisse zu verbessern oder der aktuellen Lebenssituation anzupassen. Der Pendelaufwand stellt bei der Standortwahl nur eine Nebenbedingung dar, indem der neue Wohnort innerhalb akzeptabler Reichweite (Pendeldistanz) zum Arbeitsort liegen muss. Dominiierende Kriterien sind die zur jeweiligen Lebensphase und persönlichen Präferenzen passenden Aspekte wie die landschaftlich schöne Lage, Freiräume in der Umgebung, gute Versorgungsmöglichkeiten oder soziale Eingebundenheit (Synergo 1993).

Mit der Theorie konstanter Zeitbudgets können auch Anpassungsreaktionen auf schwachen Arbeitsmärkten erklärt werden. Verschlechtert sich in einer Region das Arbeitsplatzangebot, sind immer größere

Anteile der Bevölkerung darauf angewiesen, einen neuen Arbeitsplatz außerhalb ihres Wohnortes zu finden. Erfolgversprechende Suchräume für neue Arbeitsplätze sind Arbeitsmärkte mit positiver Beschäftigtennachfrage. Kennzeichen schwacher Arbeitsmärkte sind daher ein negativer Pendlersaldo und in der Folge auch überdurchschnittliche Pendeldistanzen.

Weder die Theorie konstanter Zeitbudgets noch die Theorie der Pendeltoleranzschwelle prognostizieren spezifische Veränderungen der Pendelrelationen. Beide Theorien basieren auf der Annahme, dass die durchschnittlichen Pendeldistanzen steigen. In Folge verbesserter Erreichbarkeitsverhältnisse, schwacher regionaler Arbeitsmärkte und angespannter städtischer Immobilienmärkte vergrößern sich tendenziell die menschlichen Interaktionsräume.

Einen alternativen Erklärungsansatz verfolgt die Pendeltoleranztheorie. Sie erklärt, warum Zeitaufwendungen im Berufsverkehr relativ stabil bleiben, während Pendeldistanzen sich kontinuierlich verlängern. Haushaltsbefragungen im Rahmen des Mikrozensus belegen, dass der Zeitaufwand für das Pendeln nahezu konstant bleibt, während Pendelwege im Durchschnitt immer länger werden. So betrug der Anteil der Arbeitswege von weniger als 30 Minuten im Jahr 1996 78 % und 2004 77 %. Allerdings nahm der Anteil der Berufswege zwischen 30 Minuten und einer Stunde von 17 % im Jahr 1996 auf 18 % bis 2004 zu. Für die Berufswege von mindestens einer Stunde betrug der Anteil in beiden Jahren 5 % (StaBu 2005). Nach der Pendeltoleranzthese werden zeitliche Aufwendungen für den Berufsverkehr solange als unproblematisch wahrgenommen, wie sie keine kritische Zeitschwelle überschreiten. Empirische Befunde identifizieren eine Toleranzgrenze von rund 30 bis 45 Minuten pro Arbeitsweg (von Ommeren/Rietveld/Nijkamp 1997). Arbeitswege von mehr als einer Stunde werden dagegen offenkundig abgelehnt (So/Orazem/Otto 2001).

Diese Tendenz führte zu der Annahme, dass sich im Zuge wirtschaftlicher Suburbanisierung im Umfeld einiger Großstädte neuartige Produktions- und Dienstleistungsstrukturen herausgebildet haben, die spezifische Pendelrelationen – insbesondere tangenti-

ale Ströme – fördern (Läpple 2004). Dabei bildeten sich jedoch nicht in allen suburbanen Räumen polyzentrische Beschäftigtenstrukturen heraus (Müller/Rohr-Zänker 2006; Siedentopp 2007). Die meisten Stadtregionen weisen immer noch eine verhältnismäßig hohe Konzentration der Beschäftigung in den Kernstädten auf (Einig/Guth 2005). Trotzdem ließ sich eine Zunahme der tangential ausgerichteten Pendelströme in den späten 1990er- und frühen 2000er-Jahren nachweisen.

Diese Analyseergebnisse belegen auch die Annahme, dass sich die Auspendlerströme aus schwachen Arbeitsmärkten intensivieren. Insbesondere im Umfeld prosperierender, wachsender Kernstädte in den alten Bundesländern haben sich die zentrifugalen Kräfte erhöht. Offensichtlich lohnen sich hier immer längere Pendeldistanzen für die Beschäftigten in die ökonomischen Gravitationszentren. Durch die Wahl von weit entfernt zum Wohnort liegenden Arbeitsplätzen können höhere Durchschnittseinkommen erschlossen werden – zumindest wenn in den Westen gependelt wird –, sodass sich hohe Pendelbelastungen kompensieren lassen.

Pendeldistanzen

Breite empirische Grundlagen insbesondere hinsichtlich der Motivforschung der Pendelmobilität fehlen jedoch, sodass eine Verifizierung vielfach nur anhand von Outputvariablen wie den Pendeldistanzen erfolgen kann. Einige dieser Thesen sollen hier noch einmal aufgegriffen und vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung erneut diskutiert werden: Die Nähe bzw. gute Erreichbarkeit von prosperierenden Arbeitsmärkten, führt insbesondere in Räumen mit Arbeitsmarktproblemen zu einem Anstieg der durchschnittlichen Pendeldistanz, sofern dies innerhalb der täglichen Zeitbudgets realisierbar bzw. als zumutbar erachtet wird (Bogai/Seibert/Wiethölter 2005). Diese Einschätzung wurde durch die Entwicklung der Pendeldistanzen zu Beginn der 2000er-Jahre getragen (Bender/Haas/Klose 1999). Und nicht nur die Pendeldistanzen nahmen in Räumen mit schwachen Arbeitsmärkten zu, auch die Pendelzeiten erreichten hier ein höheres Niveau. In den neuen Ländern mussten bereits 2001/02 23 % der Erwerbs-

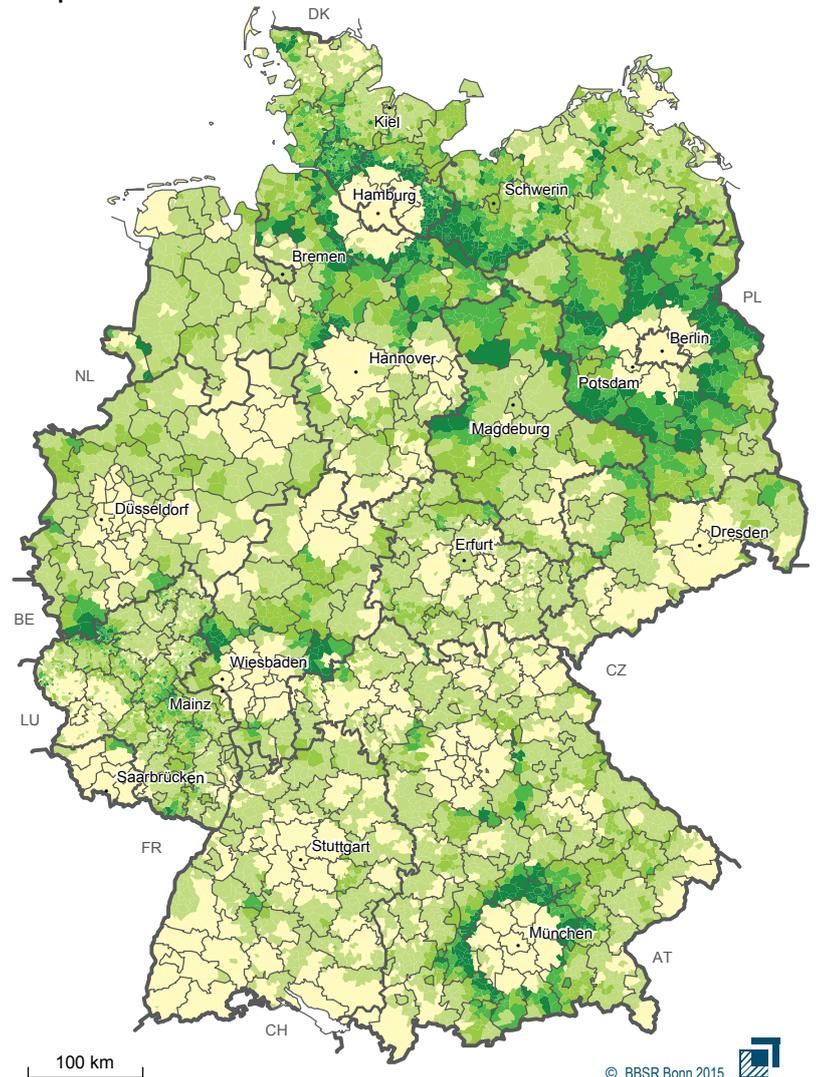
tätigen täglich mehr als 1,5 h für Arbeitswege aufwenden, während dies in den alten Ländern nur für 18 % der Erwerbstätigen notwendig war (Kramer 2005).

Die grundlegenden Strukturen, die sich aus der räumlichen Verteilung derjenigen Gemeinden mit einem hohen Anteil an Auspendlern mit Arbeitswegen über 50 km ergeben, haben sich gegenüber dem Jahre 2003 nicht gravierend verändert. Aktuell konzentrieren sie sich vor allem im weiteren Umland der großen monozentrischen Verdichtungsräume München, Hamburg und Berlin. In etwas geringerem Umfang auch im Umland der Verdichtungsräume Nürnberg, Hannover, Rhein-Main und Rhein-Ruhr. Auffallend sind zudem hohe Konzentrationen von Fernpendlern in Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern in Grenznähe zu den alten Bundesländern. Von diesen Gemeinden können (prosperierende) Arbeitsmärkte in westdeutschen Ländern noch innerhalb zumutbarer Pendelwege erreicht werden. Bundesweit ist der Anteil der Fernpendler zwischen den Jahren 2003 und 2013 noch einmal leicht angestiegen, von 5,7 % auf 6,3 %. Eine weitere Ausdehnung der Pendlereinzugsbereiche der Großstädte in das (ländliche) Umland ist dabei jedoch nicht erkennbar und eine differenzierte Betrachtung nach Stadt- und Gemeindetypen zeigt, dass insbesondere in den Großstädten, d. h. in den Arbeitsmarktzentren selbst, der Anteil der Fernpendler am deutlichsten angestiegen ist. Solch weite Pendelwege von mehr als 50 km sind nicht allein mit der These erklärbar, dass eine Bevorzugung städtischer Lebensstile gegenüber dem Wohnen auf dem Lande bzw. im suburbanen Raum dazu führt, einen „zentralen“ Wohnstandort beizubehalten, auch wenn sich der Arbeitsort in die städtische Peripherie verlagert hat (Hirrschle/Schürt 2008).

Aktuelle Trends der Pendelmobilität

Charakteristisch für die Pendelverflechtungen war in den letzten Jahrzehnten eine starke Abnahme der Binnenpendler, d. h. Wohnen und Arbeiten finden immer seltener innerhalb einer Gemeinde statt. Die räumliche und funktionale Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten schreitet immer weiter voran.

**Abbildung 2
Fernpendler**



Anteil der Pendler mit mehr als 50 km Pendeldistanz an allen SV-Beschäftigten 2013 in %

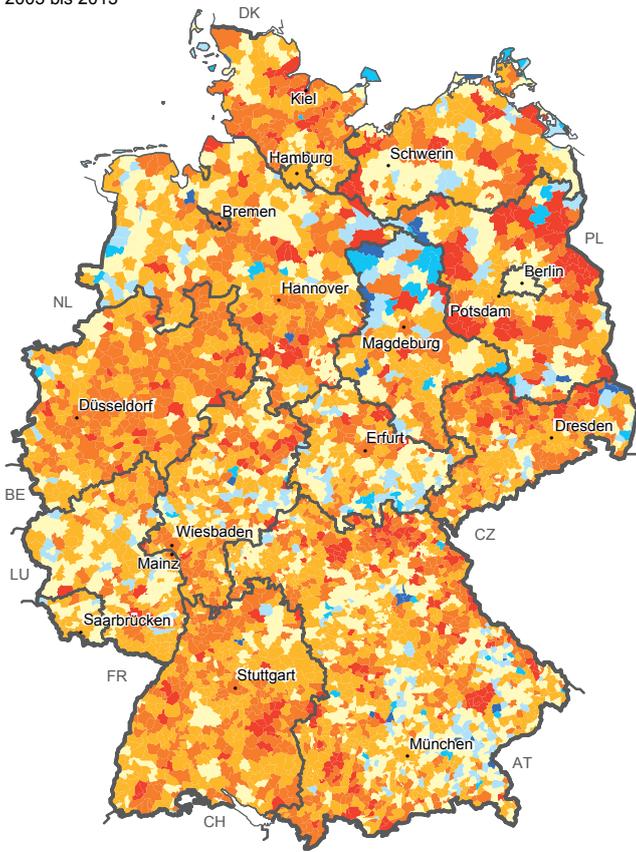
	bis unter 5
	5 bis unter 10
	10 bis unter 15
	15 bis unter 20
	20 und mehr

Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR, Pendelverflechtungsmatrix der Bundesagentur für Arbeit Geometrische Grundlage: BKG, Gemeinden, 31.12.2013 Bearbeitung: T. Pütz

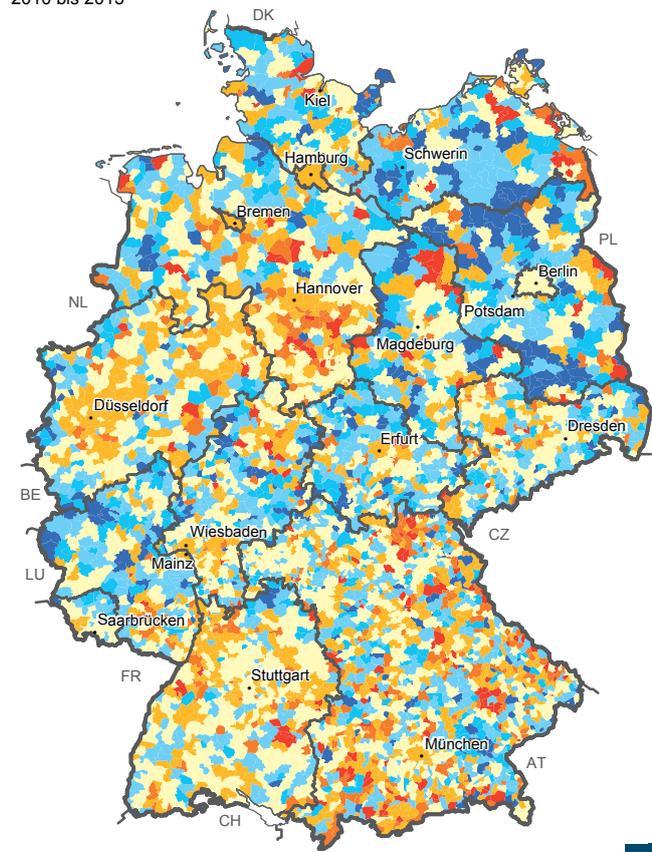
Zudem war die Entwicklung auch geprägt durch immer weiter steigende Pendeldistanzen. Beides lässt sich an der Entwicklung bundesweiter Eckdaten verdeutlichen: Der Anteil der Binnenpendler an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nahm bundesweit von 46,5 % im Jahre 1999 kontinuierlich auf nur noch 41 % im Jah-

Abbildung 3
Entwicklung der Pendeldistanzen

2003 bis 2013



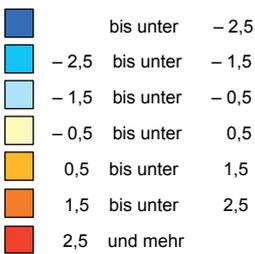
2010 bis 2013



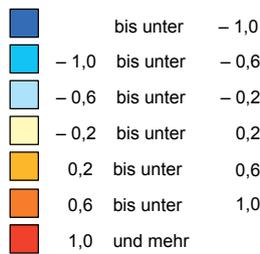
© BBSR Bonn 2014



Veränderung der durchschnittlichen Pendeldistanz aller SV-Beschäftigten am Wohnort zwischen 2003 und 2013 in km



Veränderung der durchschnittlichen Pendeldistanz aller SV-Beschäftigten am Wohnort zwischen 2010 und 2013 in km



Datenbasis: Pendlerverflechtungsmatrix der Bundesagentur für Arbeit
Geometrische Grundlage: BKG, Gemeinden, 31.12.2013
Bearbeitung: T. Pütz

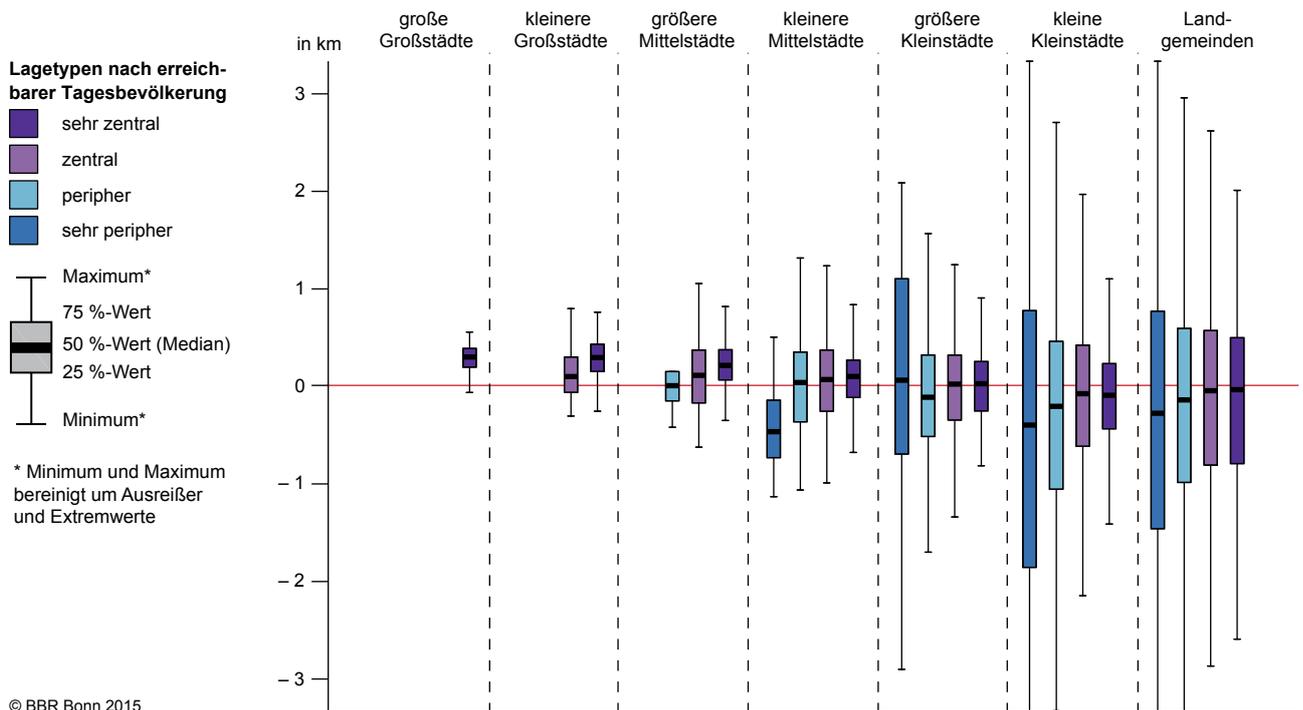
	2003	2008	2013	Veränderung 2003-2013	Veränderung 2008-2013
Agglomerationsräume	12,3	13,5	13,6	1,3	0,1
Verstädterte Räume	14,7	16,0	15,9	1,2	-0,1
Ländliche Kreise höherer Dichte	16,6	17,8	17,6	1,0	-0,2
Ländliche Kreise geringerer Dichte	18,9	20,4	19,9	1,0	-0,5

re 2013 ab. Im gleichen Zeitraum stieg die durchschnittliche Pendeldistanz stetig von 14,6 km auf 16,6 km an.

Der Anstieg der durchschnittlichen Pendeldistanzen zeigte sich vor allem in der Entwicklung bis zum Jahr 2008 und war in den Agglomerationsräumen stärker ausgeprägt als in den ländlichen Kreisen (vgl. Tabelle).

Quelle: BBSR, Datengrundlage: Beschäftigtenstatistik der Bundesanstalt für Arbeit

Abbildung 4
Veränderung der durchschnittlichen Pendeldistanzen 2010 bis 2013



Quelle: Laufende Raumeobachtung des BBSR

Seit dem Jahr 2008 ist jedoch eine deutliche Abflachung dieses Trends festzustellen.

Der Anteil der Binnenpendler hat also nicht weiter abgenommen sondern in den Großstädten sogar wieder deutlich zugenommen. Die durchschnittlichen Pendeldistanzen der Beschäftigten hingegen stagnieren in den letzten Jahren und sind in den ländlichen Regionen sogar leicht rückläufig. Diese Entwicklung fällt zumindest zeitlich mit der konjunkturellen Erholung der letzten Jahre zusammen, in deren Verlauf die Zahl der Beschäftigten insgesamt von rund 27,3 Mio. im Jahre 2008 auf über 29 Mio. im Jahre 2013 angewachsen ist. Diese Entwicklung bestätigen auch die Mikrozensus-Ergebnisse der Jahre 2008 und 2012.

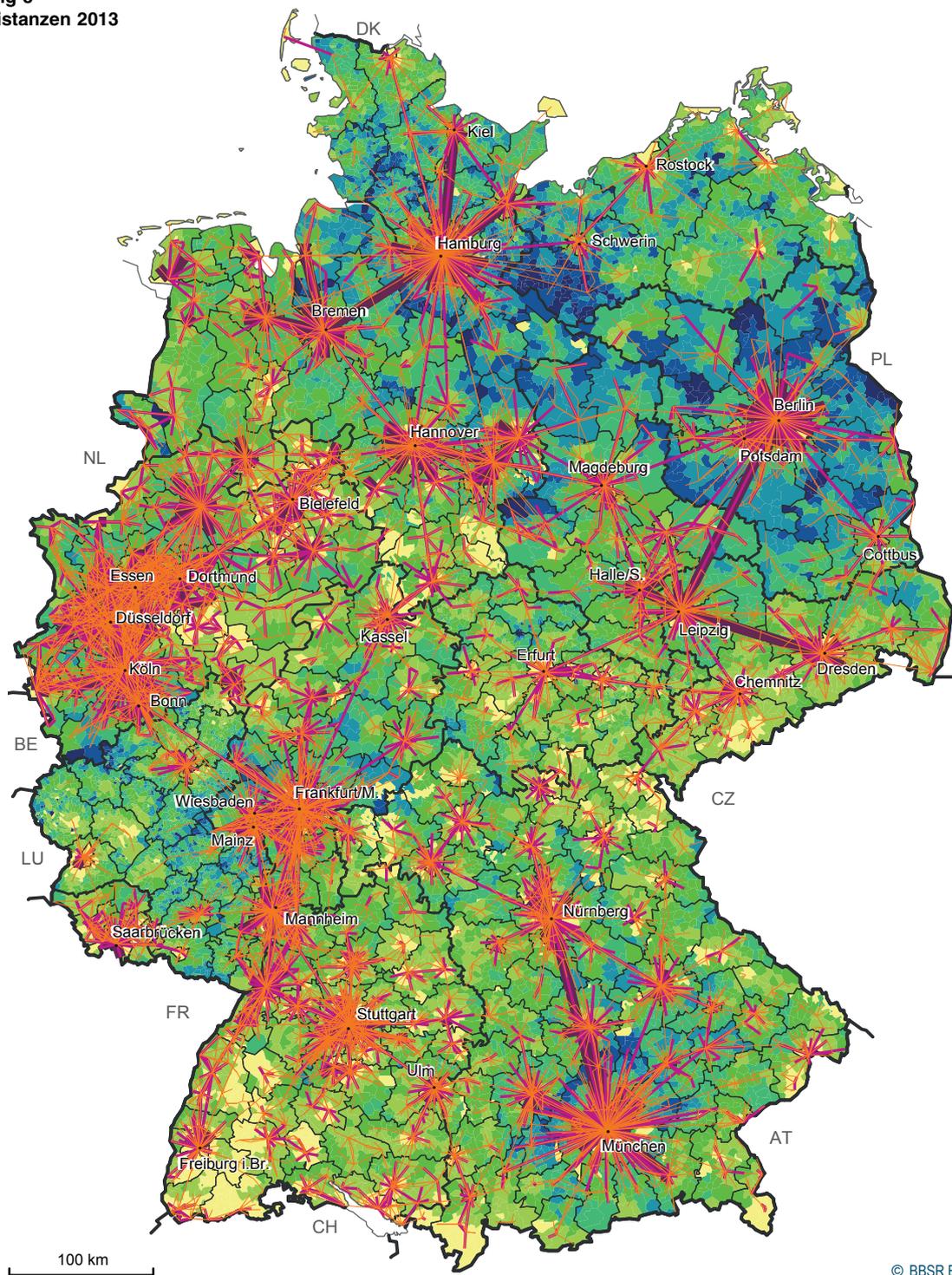
Während bis in die 2000er-Jahre ein stetiger Bedeutungsverlust der Großstädte zu verzeichnen war, hat sich in den letzten zehn Jahren die Bedeutung der Großstädte als Arbeitsmarktzentren stabilisiert und sogar wieder zugenommen, auch mit der Folge weiterer Konzentration der größten (Pendler-)Verkehrsströme auf diese Ziele.

Konzentration der Arbeitsplätze

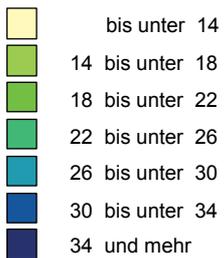
Der Einpendlerüberschuss aller Großstädte ist seit einem Tiefpunkt von 2,786 Mio. im Jahre 2004 im Jahre 2013 wieder auf 2,894 Mio. angewachsen. Nahezu alle 76 Großstädte weisen einen positiven Pendlersaldo auf. Ausnahmen bilden hier nur Großstädte wie Fürth, Moers oder Oberhausen, die durch ihre Nähe zu noch stärkeren und größeren Arbeitsmarktzentren (Nürnberg, Essen, Düsseldorf) stark beeinflusst werden.

Das nach wie vor hohe Konzentrationsmaß der Beschäftigung in den Großstädten verdeutlicht auch die Arbeitsplatzausstattung, die das Verhältnis von Arbeitsplätzen (Beschäftigte am Arbeitsort) zu Arbeitnehmern (Beschäftigte am Wohnort) ermittelt. Ein Wert von 1 entspricht dabei einem ausgewogenen Verhältnis von Arbeitsplätzen und Arbeitnehmern, Werte von über 1 weisen auf Arbeitsplatzüberschüsse hin, sodass ein Teil der Arbeitsplätze von Einpendlern eingenommen werden. Im Jahre 2013 wiesen die Großstädte eine Arbeitsplatzausstattung zwischen 0,84 (Bottrop, Fürth) und 2,41 (Wolfsburg) auf. In nur 9 der 76

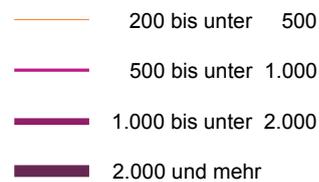
Abbildung 5
Pendeldistanzen 2013



Durchschnittliche Pendeldistanzen aller SV-Beschäftigten am Wohnort 2013 in km



Pendelverflechtungen zwischen Gemeinden nach Anzahl der Pendler 2013



Datenbasis: Pendelverflechtungsmatrix der Bundesagentur für Arbeit
Geometrische Grundlage: BKG, Gemeinden, 31.12.2013
Bearbeitung: T. Pütz

© BBSR Bonn 2015



Großstädte liegt die Arbeitsplatzausstattung unter 1,0 und dies sind Großstädte im Umfeld noch stärkerer „Gravitationszentren“ des Arbeitsmarktes z. B. Bergisch-Gladbach (0,89) in Nachbarschaft zu Köln oder Moers (0,87) in Nachbarschaft zu Düsseldorf. In mehr als der Hälfte ist die Arbeitsplatzausstattung mit 1,3 und mehr deutlich höher, d. h. ein erheblicher Teil der Arbeitsplätze wird weiterhin und auch wieder zunehmend von Einpendlern aus dem (suburbanen) Umland eingenommen.

Die Feststellung, dass die noch in den 1990er-Jahren identifizierte Beschäftigungssuburbanisierung nicht zu einem nachhaltigen Ausgleich in der Arbeitsplatzverteilung zwischen Kernstädten und Umland geführt hat, stellt hier auch eine neuere Erkenntnis dar. Der Anteil derjenigen, die in einer Großstadt wohnt und in einer Mittelstadt, Kleinstadt oder Landgemeinde seiner Beschäftigung nachgeht, ist zwischen den Jahren 2003 und 2013 nur geringfügig gestiegen. Die Großstädte sind also trotz Abwanderung von Betrieben, der Suburbanisierung von Handel und Gewerbe, auch weiterhin die wichtigsten Arbeitsplatzzentren. Daher sind auch die größten Pendlerströme nach wie vor auf sie ausgerichtet.

Knapp 11,6 Mio. sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (rund 40 %) haben ihren Arbeitsplatz derzeit in einer Großstadt. Rund 4,5 Mio. Beschäftigte pendeln täglich aus dem Umland in die Großstädte und legen dabei durchschnittlich rund 30 km zurück. Dafür benötigen sie bei geringer Verkehrsbelastung knapp 30 Minuten mit dem Pkw. Zu den täglichen Spitzenzeiten sind die Fahrtzeiten im MIV jedoch meist erheblich länger. Dennoch wird der Pkw beim Wegezweck „Arbeit“ bei rund 65 % aller Wege als Verkehrsmittel gewählt, bei den dienstlich veranlassten Wegen sogar bei 86 % aller Wege. Dort, wo die auf die Zentren ausgerichteten ÖV-Netze eine gute Erreichbarkeit gewährleisten, können gerade im Berufsverkehr öffentliche Verkehre in den Zentren mit ihrem verdichteten Umland eine zeitlich attraktive Alternative darstellen. So fällt die Einschätzung zur Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Kernstädten und verdichteten Kreisen deutlich positiver aus, als in ländlichen Kreisen (MiD 2008). Dies schlägt sich auch in den Pendelstrukturen nieder: So nimmt

die Bedeutung der tangentialen Pendlerverflechtungen, d. h. der Pendlerströme zwischen den Mittel- und Kleinstädten im Umland der Großstädte, die überwiegend auf den MIV ausgerichtet sind, ab.

Die deutliche Zunahme der Pendlerverflechtungen zwischen Großstädten stellt dagegen einen weiteren Trend dar. Die Zahl derer, die in einer Großstadt wohnen und in einer anderen Großstadt arbeiten, ist kontinuierlich von knapp 900.000 im Jahre 2002 auf über 1,1 Mio. im Jahre 2013 gestiegen.

Vernetzung der Zentren

Auch aufgrund der guten bis sehr guten Verbindungsqualitäten im MIV und ÖV können zwischen den Kernstädten größere Distanzen mit vergleichbar geringem zeitlichem Aufwand überwunden werden. Die vorhandenen hochwertigen Verkehrsinfrastrukturen beeinflussen dabei sowohl Richtung als auch Distanz und Intensität der Pendlerströme. Eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (zusätzliche und schnellere Bahnverbindungen, Ausbau des Straßennetzes) kann dazu beitragen, den Zeitaufwand des Pendelns zu reduzieren und die Pendeldistanzschwelle weiter zu verschieben. Leben zwei oder mehrere erwerbstätige Personen in einem Haushalt, lässt sich Wohnstandortwahl und Arbeitsplatz ohne Pendelmobilität meist nicht realisieren bzw. nicht optimieren.

Qualitative Differenzierung der Pendelmobilität

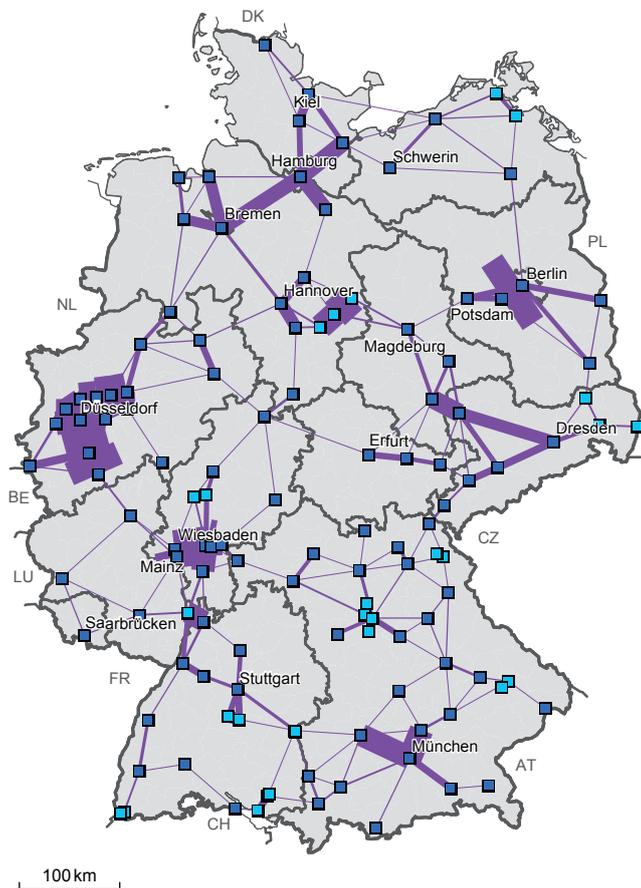
Eine differenziertere Analyse der Pendlerverflechtungen, die die Beschäftigten und ihre Wohnort-Arbeitsort-Beziehungen auch hinsichtlich ihrer beruflichen Qualifikation betrachtet (Haas/Hamann 2008), zeigt einen zunehmenden Trend zu weiten Pendelwegen vor allem bei Beschäftigten mit hoher Qualifikation. Diese Analyseergebnisse verdeutlichen, dass Pendeln als flexible Form der Arbeitskräftemobilität zunehmend wichtiger wird. Im Vergleich zum Wohnortwechsel ist Pendeln häufig die günstigere Alternative, um die eigene Arbeitsmarktsituation zu verbessern, weil in der Regel keine Umzugskosten entstehen.

Vor diesem Hintergrund bieten vor allem die Kernstädte der Stadtregionen einer steigenden Zahl von Pendlern, auch aus anderen Kernstädten, ein attraktives Arbeitsplatzangebot. Gute Verkehrsverbindungen zwischen den Kernstädten ermöglichen es zudem, bei der Wahl des Wohnstandortes bzw. Wohnumfeldes auch den jeweiligen persönlichen Prioritäten zu folgen. Eine hohe Zahl von Auspendlern in andere Kernstädte kann also sowohl Ausdruck einer ungünstigen Arbeitsmarktsituation vor Ort sein als auch Hinweis auf ein attraktives Wohnumfeld.

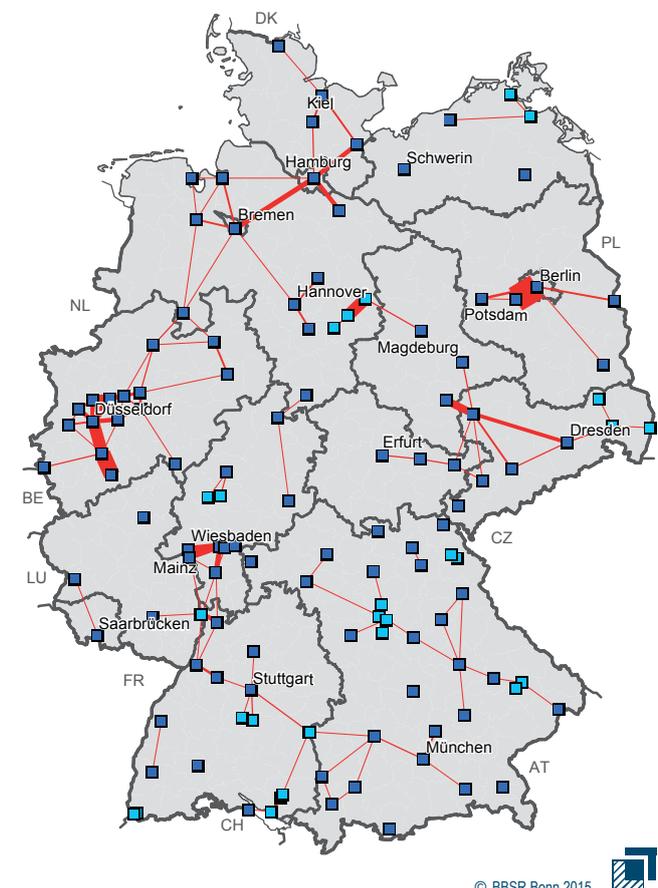
Pendelmobilitätsmuster im stadtreionalen Kontext

Eine auf die Pendlerströme zwischen benachbarten Kernstädten von Stadtregionen fokussierte Betrachtung macht die Zusammenhänge noch einmal deutlich: Je größer die Arbeitskräftepotenziale an den Endpunkten einer Verbindung, je kürzer die dabei zu überwindende Distanz und je besser die vorhandene Verbindungsqualität, desto größer ist die Verflechtungsintensität. Die intensivsten Pendlerverflechtungen, die zugleich auch am stärksten wachsen, sind da-

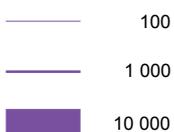
Abbildung 6
Pendlerverflechtungen zwischen Oberzentren
2013



Veränderung zwischen 2003 und 2013



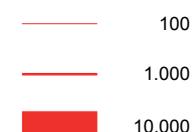
Anzahl der Pendler zwischen benachbarten Oberzentren 2013 ab 100 Pendler



Zentrale Orte Stand 2014



Veränderung der Anzahl der Pendler zwischen benachbarten Oberzentren von 2003 bis 2013 ab 100 Pendler



Datenbasis: Pendlerverflechtungsmatrix der Bundesagentur für Arbeit
Geometrische Grundlage: BKG, Gemeinden, 31.12.2013
Bearbeitung: T. Pütz



bei kurze Relationen zwischen benachbarten Kernstädten wie Berlin und Potsdam, Köln und Bonn, Frankfurt und Wiesbaden, Wolfsburg und Braunschweig, Düsseldorf und Duisburg, die alle eine sehr gute Verbindungsqualität sowohl im MIV als auch im ÖV aufweisen. Bemerkenswert sind jedoch auch die intensiven Pendlerverflechtungen auf relativ langen Relationen wie zwischen Hamburg und Bremen, Leipzig und Dresden, München und Augsburg, Köln und Aachen.

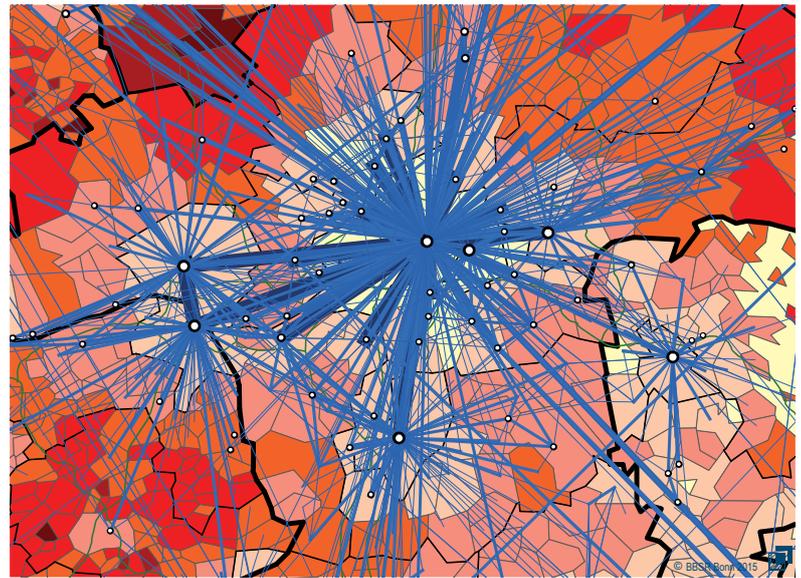
Besonders deutlich wird dies an den Beispielen der Städte Bonn und Augsburg: Mit rund 16,5 % bzw. knapp 10 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist der Anteil der Auspendler in andere Großstädte noch relativ gering, aber er wächst kontinuierlich, wobei in diesen Fällen eine deutliche Präferenz in Richtung Köln bzw. München festzustellen ist.

Den höchsten Anteil der Auspendler in andere Großstädte mit 30 % und mehr weisen hier wiederum diejenigen Großstädte auf, in deren Nähe bzw. guter Erreichbarkeit Großstädte eine noch größere Anziehungskraft auf dem Arbeitsmarkt ausüben als sie selbst (Fürth [Nürnberg], Offenbach [Frankfurt am Main], Potsdam [Berlin], Leverkusen [Köln]) oder die eine Vielzahl von Möglichkeiten in der Umgebung finden wie im Ruhrgebiet (Mülheim/Ruhr, Herne, Bottrop, Oberhausen).

Zu unterscheiden sind einerseits Verflechtungsbeziehungen in direkter Nachbarschaft, wo die Stadtränder von Großstädten fließend ineinander übergehen und andererseits Verflechtungsbeziehungen zwischen Großstädten, bei denen eine Raumüberwindung durch das Umland erforderlich ist. Im ersten Fall ist nicht ersichtlich, ob die Pendler-Verflechtungsbeziehungen von Stadtkern zu Stadtkern oder Stadtrandlage zu Stadtrandlage gehen. Im zweiten Fall lässt sich durch die Betrachtung der kleinräumigen Pendlerdaten zumindest ein Zusammenhang herstellen.

Es gibt nicht nur einseitige vom Umland in die Kernstadt gerichtete Pendlerbeziehungen, sondern auch wechselseitige Pendlerbeziehungen zwischen den Kernstädten. Vor allem in den polyzentrischen Stadtregionen bestimmen diese die Dimensio-

Abbildung 7
Pendlerverflechtungen im Rhein-Main-Gebiet



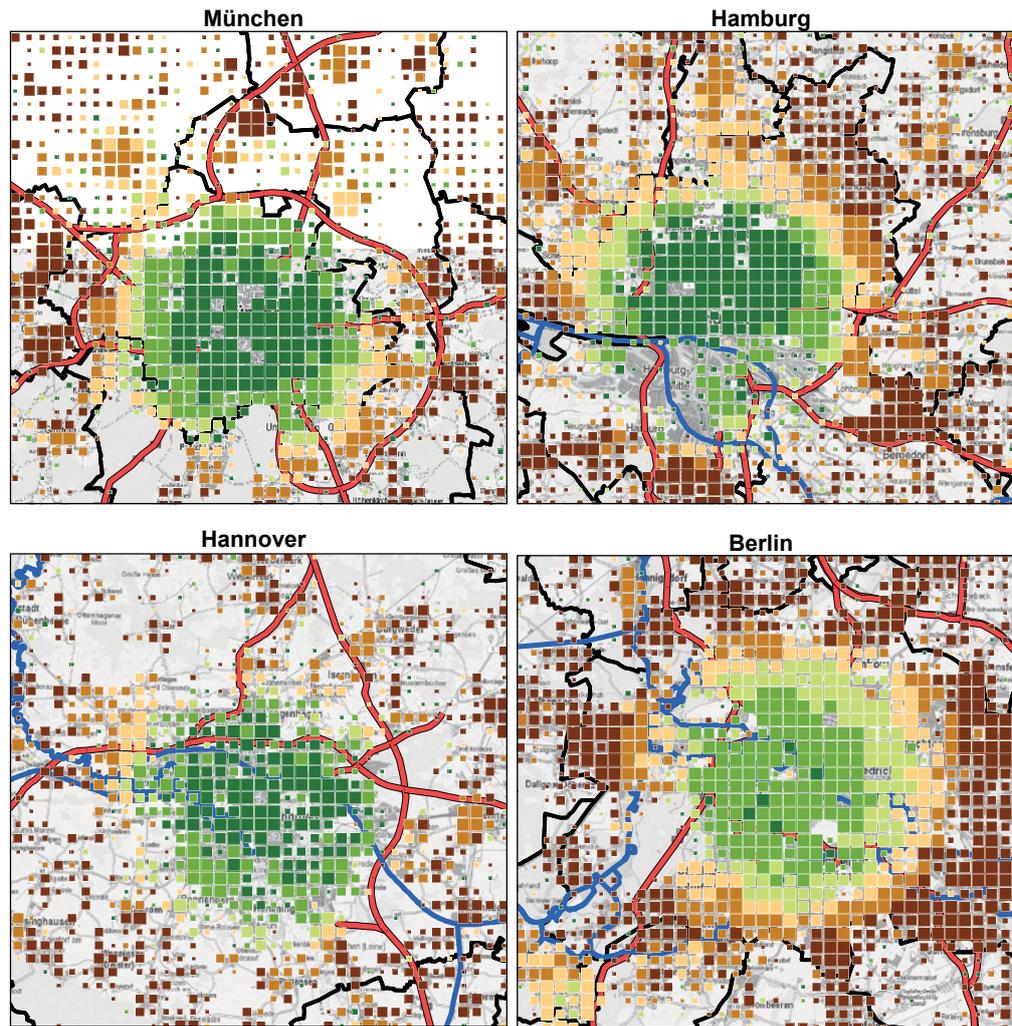
Datenbasis: Laufende Raumbearbeitung des BBSR, Pendlerverflechtungsmatrix der Bundesagentur für Arbeit
Geometrische Grundlage: BKG, Gemeinden, 31.12.2013
Bearbeitung: T. Pütz

nen für das Verkehrsaufkommen und die Mobilitätsansprüche. Täglich pendeln so im Rhein-Main-Gebiet zigtausend Berufstätige zwischen den Großstädten. Pendelten vor zehn Jahren noch knapp 60.000 SV-Beschäftigte zwischen den Großstädten im Rhein-Main-Gebiet, so sind es inzwischen mehr als 73.000.

Diese Verkehrsströme lassen sich sehr gut durch Massentransportmittel (Bahn) bedienen. Verkehrsprojekte wie der Rhein-Ruhr-Express, die eine schnelle und komfortable Verbindung zwischen den Großstädten ermöglichen, sind deshalb sinnvoll.

Auf der Grundlage der kleinräumigen Rasterdaten können aber auch charakteristische Unterschiede in den Mobilitätsmustern des Berufsverkehrs innerhalb von Städten herausgearbeitet werden. Typischerweise bilden sich in den Kernstädten als den Konzentrationspunkten von Arbeitsplätzen von innen nach außen ringförmige Strukturen abnehmender Anteile

Abbildung 8



Anzahl Beschäftigter 2009
(innerhalb eines 1.000 m-Rasters)

- unter 10
- 10 bis unter 100
- 100 bis unter 500
- 500 bis unter 1 000
- 1 000 und mehr

— Bundesautobahn

Anteil der Nahpendler mit weniger
als 10 km Pendeldistanz
an allen Beschäftigten
nach Wohnort in %

- bis unter 40
- 40 bis unter 48
- 48 bis unter 56
- 56 bis unter 64
- 64 bis unter 72
- 72 und mehr

Datengrundlage: Meldestatistik der Sozialversicherung
der Bundesagentur für Arbeit
Geometrische Grundlage: BKG, Gemeinden, 31.12.2012
Bearbeitung: T. Pütz

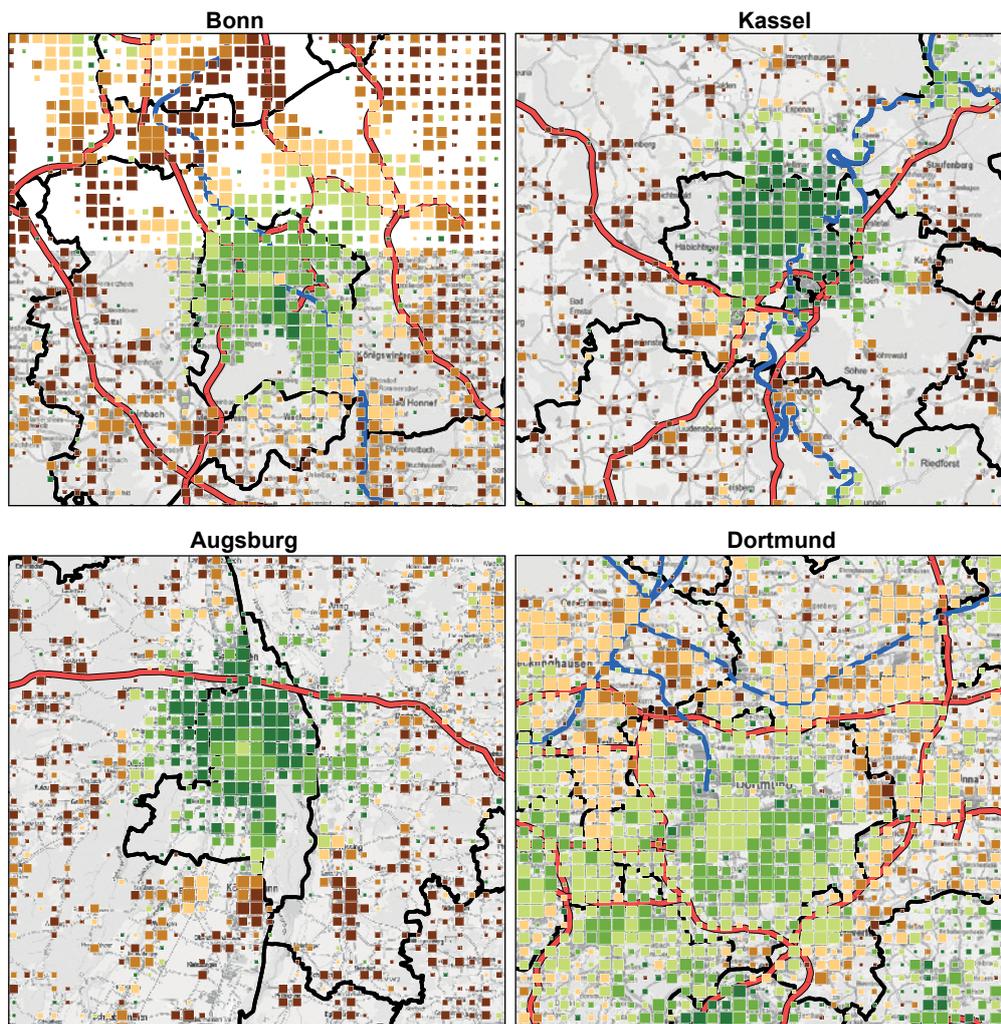
von Nahpendlern aus. Das heißt, in den Innenstädten wohnende Beschäftigte haben überwiegend kurze Pendelwege, je weiter am Stadtrand oder im Umland wohnend, desto länger werden die Wege.

Am deutlichsten erkennbar ist diese Struktur in den großen monozentrischen Ballungsräumen. Abweichungen gegenüber einem kreisförmigen Isochronen-Muster

mit einer kontinuierlichen Abnahme nach außen sind einerseits durch hochwertige Verkehrsinfrastrukturen und andererseits durch wichtige Industrie- und Gewerbestandorte am Stadtrand oder im näheren Umland der Kernstädte begründet.

In einigen Kernstädten wird die „Kegelstruktur“ der von innen nach außen abnehmenden Anteile von Nahpendlern

Abbildung 9



Anzahl Beschäftigter 2009
(innerhalb eines 1.000 m-Rasters)

- unter 10
- 10 bis unter 100
- 100 bis unter 500
- 500 bis unter 1 000
- 1 000 und mehr

Bundesautobahn

Anteil der Nahpendler mit weniger
als 10 km Pendeldistanz
an allen Beschäftigten
nach Wohnort in %

- bis unter 40
- 40 bis unter 48
- 48 bis unter 56
- 56 bis unter 64
- 64 bis unter 72
- 72 und mehr

Datengrundlage: Meldestatistik der Sozialversicherung
der Bundesagentur für Arbeit
Geometrische Grundlage: BKG, Gemeinden, 31.12.2012
Bearbeitung: T. Pütz

durch eine „Kraterstruktur“ abgelöst. Dabei weisen die Innenstadtlagen einen geringeren Anteil von Nahpendlern auf als die umliegenden Stadtteile und Stadtränder. Erklärungsansätze zielen entweder auf einen Bedeutungsverlust der Innenstädte als Konzentration von Arbeitsplätzen oder auf eine zunehmende Attraktivität dieser Innenstadtlagen als Wohnstandort mit guter Erreichbarkeit durch den ÖV ab.

Die These, dass gute ÖV-Erreichbarkeiten (Bahn) anderer Arbeitsmarktzentren die Intensität der Verflechtungsbeziehungen befördern und sich dies auch in den Pendelmobilitätmustern der Beschäftigten bzw. ihrer jeweiligen Wohnstandortwahl niederschlägt, soll hier an einigen Beispielen illustriert werden.

Weiterhin stellt sich die Frage, ob ein Zusammenhang zwischen der Wohnungsmarktlage in den Kernstädten und den von den Einpendlern in diese Kernstädte durchschnittlich zurückgelegten Pendeldistanzen besteht.

Die Wohnungsmärkte sind seit 2010 hoch dynamisch, wobei sich hier erhebliche regionale Unterschiede in der Entwicklung

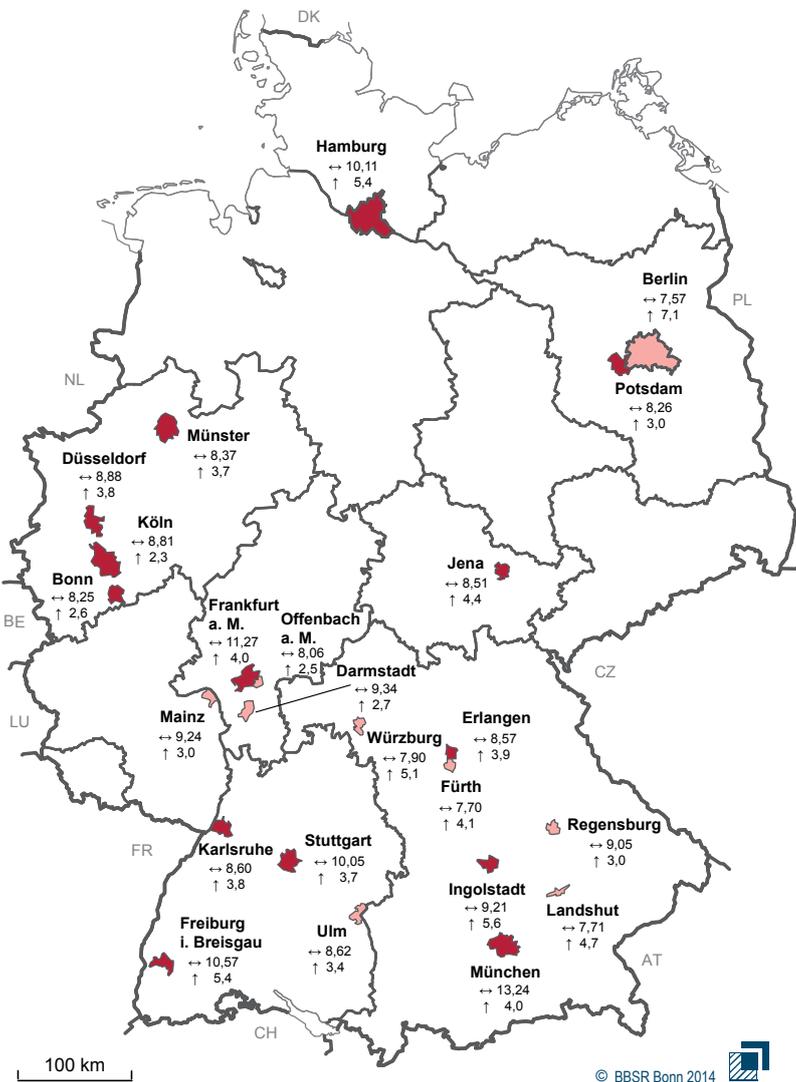
abzeichnen. Viele Kernstädte und ihre Umlandkreise verzeichnen seit einigen Jahren erhebliche Wanderungsgewinne, was eine deutliche Nachfragesteigerung nach Wohnraum induziert. Die steigende Nachfrage führt einerseits zu Preissteigerungen auf dem Wohnungs- und Immobilienmarkt und, allerdings bisher nur in geringem Maße, zu einem Anstieg der Wohnungsbautätigkeit. Die so in einigen Kernstädten entstandenen Nachfrageüberhänge mit ihren Folgen haben auch zu den nun intensiven Diskussionen um das Bündnis für bezahlbares Wohnen geführt. In zahlreichen ländlichen und peripheren Regionen ist dagegen die Wohnungsnachfrage nach wie vor rückläufig, Mieten und Preise stagnieren und Wohnungsleerstände nehmen zu. Hier stehen Eigentümer und Kommunen vor gänzlich anderen Herausforderungen (Schürt/Göddecke-Stellmann 2014).

Ein Vorschlag zur Abgrenzung von Kernstädten, die durch eine angespannte Wohnungsmarktsituation gekennzeichnet sind, wurde im BBSR auf der Grundlage des aktuellen Mietniveaus und der jährlichen Mietsteigerung zwischen den Jahren 2008 und 2013 erarbeitet (siehe Karte).

Analysiert man die durchschnittlichen Pendeldistanzen aller Beschäftigten, die in Kernstädten arbeiten und differenziert dies nach der jeweiligen Wohnungsmarktsituation in den Kernstädten, so scheint sich diese These tendenziell zu bestätigen.

Eine detailliertere Betrachtung zeigt jedoch, dass viele Kernstädte mit entspannter Wohnungsmarktsituation ein Niveau der durchschnittlichen Pendeldistanzen aller Einpendler erreichen, das mit den Kernstädten vergleichbar ist, die einen stark angespannten Wohnungsmarkt aufweisen. So haben die Kernstädte Magdeburg und Münster im bundesweiten Vergleich zwar ein sehr unterschiedliches Mietpreinsniveau, und insofern wird für Münster mit einem Mietniveau von 8,37 € je m² (2013) und einer jährlichen Mietsteigerung von 3,7 % zwischen den Jahren 2008 und 2013 ein angespannter Wohnungsmarkt identifiziert, während in Magdeburg das Mietniveau deutlich unter 6 € je m² liegt. Das Mietpreisgefälle zwischen diesen Kernstädten und ihrem jeweiligen Umland ist jedoch durchaus vergleichbar.

Abbildung 10
Tendenz „Angespannte Wohnungsmärkte“



Situation auf dem Wohnungsmarkt

- Angespannt
- Stark angespannt
- ↔ Mietniveau 2013 in Euro je m²
- ↑ Jährliche Mietsteigerung 2008 bis 2013 in %

Datenbasis: BBSR-Wohnungsmarktbeobachtung, IDN ImmoDaten GmbH
Geometrische Grundlage: BKG, Kreise, 31.12.2012
Bearbeitung: M. Waltersbacher, J. Nielsen

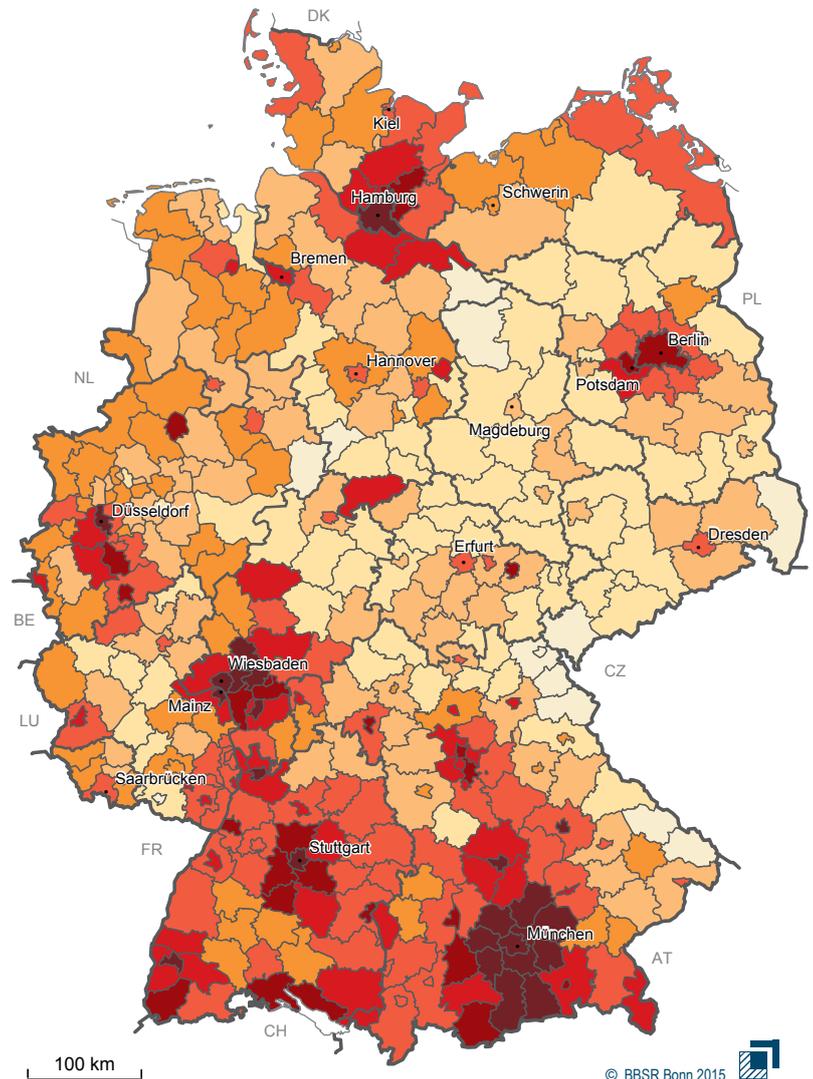
Hier wird offensichtlich, dass bei einem ähnlich hohen Mietpreisgefälle zwischen Kernstadt und Umland auch vergleichbare Pendeldistanzen in Kauf genommen werden, innerhalb derer die höheren Mobilitätskosten durch geringere Wohnkosten substituiert werden können. Ob ein Anstieg im Preisniveau der Immobilien auf Grund zunehmender Nachfrage und/oder knapper Angebote innerhalb des noch gut erreichbaren suburbanen Umlands auch zu einer Verschiebung der Pendelschwelle bzw. Erhöhung der Pendeldistanzen führt, ist wiederum nur in Abhängigkeit von den Mobilitätskosten zu klären. Wobei hier die reinen monetären Aufwände nur einen Kostenfaktor darstellen und vor allem die steigenden Zeitaufwände als Kriterium an Bedeutung gewinnen.

Fazit

Arbeitsplätze verteilen sich nicht gleichmäßig im Raum. Dafür sind vor allem zwei gegenläufige Kräfte verantwortlich (Fujita/Thisse 1996). Während Agglomerationskräfte die Konzentration von Arbeitsplätzen in Städten fördern, unterstützen Dispersionskräfte ihre räumliche Dekonzentration. In diesem Wirkungsfeld von Push- und Pullfaktoren scheinen in Deutschland weder die zentrifugalen noch die zentripetalen Kräfte eindeutig zu dominieren. So sind die Großstädte trotz anhaltender Abwanderung von Betrieben immer noch die wichtigsten Arbeitsplatzzentren (Geppert/Gorning 2003). Dies äußert sich nicht nur in der hohen räumlichen Konzentration sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in Kernstädten, sondern auch darin, dass die umfangreichsten Pendlerströme weiterhin auf die Großstädte ausgerichtet sind. Tendenziell dehnen sich zwar die Einzugsbereiche der Großstädte immer weiter aus, da die durchschnittlichen Pendeldistanzen in Richtung des peripheren Umlandes zunehmen, insbesondere bei starken Preisgefällen zwischen Kernstadt und Umland. Die Grenzen hinsichtlich der akzeptablen Mobilitätskosten und Pendelaufwände scheinen jedoch erreicht.

Während die Jahrzehnte der Suburbanisierung durch einen stetigen Zuwachs der aufwärtsgerichteten Pendlerströme gekennzeichnet waren, zeigen sich hier nun-

Abbildung 11
Angebotsmieten für Wohnungen 2014



Erst- und Wiedervermietungsnettokalt 2014 in € je m²

☐ bis unter 4,50	☐ 6,00 bis unter 7,00
☐ 4,50 bis unter 5,00	☐ 7,00 bis unter 8,00
☐ 5,00 bis unter 5,50	☐ 8,00 bis unter 9,00
☐ 5,50 bis unter 6,00	☐ 9,00 und mehr

Datenbasis: BBSR-Wohnungsmarktbeobachtung, IDN ImmoDaten GmbH
Geometrische Grundlage: BKG, Kreise (modifiziert), 31.12.2013
Bearbeitung: A. Schürt, J. Nielsen

Anmerkungen:
In Brandenburg innere Differenzierung der Kreise nach engerem Verflechtungsraum und äußerem Entwicklungsraum. Regionalkreis Hannover und Städteregion Aachen differenziert nach Stadt und ehemaligem Umlandkreis.

mehr Tendenzen der Stagnation. Die Veränderung der Haushaltsstrukturen und die sich wandelnde Wahrnehmung der (Groß-) Städte als attraktive Wohnstandorte als mögliche Ursachen sind daher weiter im Blick zu behalten. Die Analyseergebnisse

stützen eindeutig die Annahme, dass horizontal gerichtete Pendlerströme an Bedeutung gewinnen. Dies sind Pendlerströme zwischen Städten gleicher Zentralität (Sinz/Blach 1994) oder gleichen Stadt- und Gemeindetyps, und hier offensichtlich zunehmend solche aus den mit öffentlichen Verkehrsmittel gut erreichbaren Innenstädten. Dies ist im Hinblick auf die verkehrsinfrastrukturelle Planung bemerkenswert und kann insbesondere für die Ausrichtung des

öffentlichen Verkehrs von Bedeutung sein. Denn auch bei einer zukünftigen Stagnation der durchschnittlichen Pendeldistanzen, bei einem gleichzeitigen stetigen Wachstum der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, ist auch mit einem weiterhin stark wachsenden Mobilitätsbedarf im Berufsverkehr zu rechnen (Gerlinger/Ott 1992).

Literatur

- Bender/Haas/Klose 1999: Bender, S.; Haas, A.; Klose, C.: Mobilität allein kann Arbeitsmarktprobleme nicht lösen. In: IAB Kurzbericht, Nr. 2/22.3, Nürnberg 1999.
- BMVI 2013: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, Zugriff: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrundMobilitaet/bvwp-2015-grundkonzeption-langfassung.pdf?_blob=publicationFile (abgerufen am 01.06.2016).
- Bogai/Seibert/Wiethölter 2005: Bogai, D.; Seibert, H.; Wiethölter: Sinkende Beschäftigung und wachsende Mobilität. Pendlerbericht Berlin-Brandenburg 2004. In: IAB regional, IAB Berlin Brandenburg, Nr. 02/2005, Nürnberg 2005, Zugriff: http://doku.iab.de/regional/BB/2005/regional_bb_0205.pdf (abgerufen am 01.06.2016).
- Einig/Guth 2005: Einig, K.; Guth, D.: Neue Beschäftigtenzentren in deutschen Stadtregionen: Lage, Spezialisierung, Erreichbarkeit. In: Raumforschung und Raumordnung 6/2005, Berichte aus Forschung und Praxis.
- Einig/Pütz 2007: Einig, K.; Pütz, T.: Regionale Dynamik der Pendlergesellschaft. In: Informationen zur Raumentwicklung 2007 Heft 2/3, S. 72–92, Bonn 2007.
- Fujita/Thisse 1996: Fujita, M.; Thisse, J.-F.: Economics of Agglomeration. In: Journal of the Japanese and International Economies, Vol. 10, 1996, S. 339–378.
- Gatzweiler/Schlömer 2008: Gatzweiler, H.-P.; Schlömer, C.: Zur Bedeutung von Wanderungen für die Raum- und Stadtentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung Heft 3/4.2008, S. 245–259.
- Geppert/Gorning 2003: Geppert, K.; Gorning, M.: Die Renaissance der großen Städte – und die Chancen Berlins. Berlin 2003, Wochenbericht des DIW Berlin, 26/2003.
- Gerlinger/Ott 1992: Gerlinger, T.; Ott, E. (1992): Die Pendlergesellschaft – Zur Problematik der fortschreitenden Trennung von Wohn- und Arbeitsort. Köln 1992.
- Göddecke-Stellmann 2013: Göddecke-Stellmann, J.: Leben in der Stadt. In: BBSR-Analysen KOMPAKT 06/2013, Bonn 2013.
- Haas/Hamann 2008: Haas, A.; Hamann, S.: Pendeln – ein zunehmender Trend vor allem bei Hochqualifizierten. In: IAB-Kurzbericht Nr. 6/2008.
- Hirrschle/Schürt 2008: Hirrschle, M.; Schürt, A.: Suburbanisierung ... und kein Ende in Sicht? In: Informationen zur Raumentwicklung 2008 Heft 3/4, S. 211–227, Bonn 2008.
- Kramer 2005: Kramer, C.: Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. Geographie, Erdkundliches Wissen – Band 138, Franz-Steiner-Verlag, Stuttgart 2005.
- Läpple 2004: Läpple, D.: Thesen zur Renaissance der Stadt in der Wissensgesellschaft. In: Gestring, N. et al. (Hrsg.): Jahrbuch StadtRegion 2003. Schwerpunkt: Urbane Regionen. Opladen 2004, Leske + Buderich, S. 61–77.
- MiD 2008: infas/DLR im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008, Zugriff: http://mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf, Zugriff am 12.10.2015 (abgerufen am 01.06.2016).
- Müller/Rohr-Zänker 2006: Müller, W.; Rohr-Zänker, R.: Wachstumsprozesse an der städtischen Peripherie – ökonomische und ökologische Potenziale für Verdichtungsräume? Hannover 2006, Bericht 102.06, Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung.
- Pütz/Schlömer 2008: Pütz, T.; Schlömer, K.: Wanderungen im Bezugssystem der metropolitanen Großregionen. In: Informationen zur Raumentwicklung 2008 Heft 3/4, S. 171–184, Bonn 2008.
- ROP 2030: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Raumordnungsprognose 2030. Bevölkerung, Haushalte, Erwerbspersonen, Bonn 2012.
- Rouwendal/Nijkamp 2004: Rouwendal, J.; Nijkamp, P.: Living in Two Worlds: A Review of Home-to-Work Decisions. In: Growth and Change, 2004, Vol. 35, No. 3, S. 296.
- Schafer/Victor 2000: Schafer, A.; Victor, D.G.: The future Mobility of the World Population. In: Transportation Research A 32, 2000, No. 6, S. 171–205.
- Schürt/Göddecke-Stellmann 2014: Schürt, A.; Göddecke-Stellmann, J.: Kleinräumige Wohnungsmarktrends in Großstädten. In: BBSR-Analysen KOMPAKT 09/2014, Bonn 2014.
- Siedentop 2007: Siedentop, S.: Auswirkungen der Beschäftigten-suburbanisierung auf den Berufsverkehr. Führt die Suburbanisierung der Arbeitsplätze zu weniger Verkehr? In: Informationen zur Raumentwicklung 2007 Heft 2/3, S. 105–124, Bonn 2007.
- Sinz/Blach 1994: Sinz, M.; Blach, A.: Pendeldistanzen als Kriterium siedlungsstruktureller Effizienz. In: Informationen zur Raumentwicklung 1994, Heft 7/8, S. 465–480, Bonn 1994.
- So/Orazem/Otto 2001: So, K. S.; Orazem, P. F.; Otto, D. M.: The Effects of Housing Prices, Wages, and Commuting Time on Joint Residential and Job Location Choices. In: American Journal of Agricultural Economics, 2001, Vol. 83, No. 4, S. 1036–1048.
- StaBu 2005: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Leben und Arbeiten in Deutschland. Ergebnisse des Mikrozensus 2004. Wiesbaden 2005.
- Supernak/Zahavi 1982: Supernak, J.; Zahavi, Y.: Travel-time budget: a critique (discussion). In: Transportation Research Record 28, 1982, S. 15–28.
- Synergo 1993: Synergo, Planung und Projektmanagement Zürich; Jenni+Gottardi AG, Beratende Ingenieure Zürich: Untersuchung des Zusammenhangs von Verkehrs- und Wandermobilität. Forschungsauftrag 43/89 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI). November 1993. Zürich.
- van Ommeren/Rietveld/Nijkamp 1997: van Ommeren, J.N.; Rietveld, P.; Nijkamp, P.: Commuting in Search of Jobs and Residences. In: Journal of Urban Economics, 1997, Vol. 42, S. 402–421.
- Zahave/Ryan 1980: Zahavi, Y.; Ryan, J. M.: Stability of travel components over time. In: Transportation Research Record 750, 1980, S. 19–26.

Das „neue“ Suburbia?

Petra Lütke
Gerald Wood

Der Beitrag zeigt die Vielschichtigkeit des Phänomens Suburbia exemplarisch auf, und zwar vor dem Hintergrund demografischer Dynamiken sowie soziostruktureller und soziokultureller Ausdifferenzierungen. Die Diskussion nimmt zunächst eine historische Perspektive ein und verdeutlicht mit internationalen Beispielen die bereits historisch angelegte soziostrukturelle und soziokulturelle Vielfalt Suburbias. Aktuelle Entwicklungen in Suburbia in ausgewählten nationalen, regionalen bzw. kulturellen Kontexten bilden den zweiten Strang des Beitrages. Es ist das Ziel, im Kontext raumzeitlicher Varianz Suburbias mögliche Perspektiven der wissenschaftlichen Analyse aufzuzeigen.

1 Ausgangsbeobachtung

Personalwechsel in Suburbia

In seinem Artikel „Der Suburbanisierung geht das Personal aus“ gibt Hartmut Häußermann (2009) eine stadtsoziologische Zwischenbilanz zur Entwicklung suburbaner Räume und beschreibt grundlegende Veränderungen in der Bewohnerschaft Suburbias. Dabei skizziert er die erodierenden traditionellen Muster des suburbanen Alltags, die sich in der strikten Trennung von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit und in der festen Rollenverteilung zwischen dem männlichen Haupternährer und der Hausfrau manifestierten. Noch in den 1990er-Jahren ging die wissenschaftliche Debatte davon aus, dass diese Sozialstrukturen und Lebensstile der Bewohner von suburbanen Räumen weitaus homogener sind als die der Kernstadtbewohner. Die zugewanderten Haushalte wiesen ähnliche soziodemografische Merkmale auf (verheiratete Partner mit Kindern und vergleichsweise hohen Einkommen), und die vergleichbare Stellung im Lebenszyklus korrelierte mit ähnlichen Werten, Normen und Handlungsorientierungen (Friedrichs 1997).

Die voranschreitende Pluralisierung, der Monopolverlust der bürgerlichen Kleinfamilie sowie die De-Institutionalisierung und Lockerung des Familiengefüges als Zwei-Generationen-Familie sind Ausdruck jüngerer gesellschaftlicher Entwicklungen. Die Strukturen der Privatheit sind differenzierter und vielfältiger geworden (Geißler

2001: 677) und lassen auch einen kontinuierlichen Wandel der Sozialstrukturen Suburbias vermuten. Brake/Dangschat/Herfert konstatieren (2001: 278), dass man zu wenig über deren Bevölkerung und ihre Dispositionen weiß. Suburbane Räume scheinen seit jeher sehr viel heterogener und differenzierter als die bekannten Stereotype dies suggerieren. Dennoch reproduzieren sich die idealtypischen Vorstellungen über die Sozialstrukturen Suburbias bis heute (z. B. Taubenböck/Geile 2015; Rütters 2015) – ein bemerkenswerter Umstand angesichts der langen Tradition Suburbias, die bis vor die Industrialisierung zurückreicht (Pearson 1986; Nikolaidis/Wiese 2006).

In den USA hat sich Suburbia während der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts immer mehr zum dominierenden Lebensort der Bevölkerung entwickelt. Während im Jahr 1940 etwa 13 % der Bevölkerung hier lebten, stieg dieser Anteil bis 1970 auf rund 37 % und lag im Jahr 2000 bei 50 % (Nicolaidis/Wiese 2006: 2). Von daher verwundert es nicht, wenn Suburbia in fachwissenschaftlichen wie auch in öffentlichen Diskussionen häufig stereotyp mit amerikanischen Suburbs (Hayden 2002, 2003; Nijman 2015) gleichgesetzt wird: Orte der hetero-normativen Lebensführung weißer Mittelklasse-Familien in Einfamilienhäusern in begrünten Vororten der metropolitanen Räume: Levittown on Long Island in New York, Lakewood in California oder Park Forest in Illinois. Aber: „American suburbia is not what it used to be: the classical donut metaphor – suggesting an empty core

Dr. Petra Lütke

Akademische Rätin a. Z. im Institut für Geographie der Universität Münster; AG Stadt- und Regionalforschung/Wirtschafts- und Verkehrsgeographie
Forschungsschwerpunkte:
• Postmoderne stadregionale Prozesse
• Stadt- und Regionalökonomie
• Stadtentwicklung in unterschiedlichen kulturellen Kontexten
petra.luetke@uni-muenster.de

Prof. Dr. Gerald Wood

Professor am Institut für Geographie der Universität Münster
Geschäftsführender Direktor des IfG
Forschungsschwerpunkte:
• Empirische Stadt- und Stadtentwicklungsforschung
• Theorie der Stadtentwicklung
• Regionalentwicklung und Regionalentwicklungspolitiken
• Multilokalität
• Demographischer Wandel
gwood@uni-muenster.de

and a sugar-glazed ring – does not hold up to serious scrutiny. A closer look behind the white picket fence reveals a complex social reality.” (Keil 2015).

Richard Florida diagnostiziert im Rahmen eines als „Great Reset“ apostrophierten Wandels US-amerikanischer metropolita-ner Stadtregionen eine „Wiederauferste-herung der Städte“ gegenüber Suburbia, bei der die „kreative Klasse“ als treibende Kraft identifiziert wird. Parallel hierzu konstatiert Florida aber auch einen tiefgreifenden Wandel von Suburbia, sodass die Unterscheidung zwischen Kernstadt und Suburbia substanzlos werde: „It’s not just our cities and urban cores that are changing; our suburbs have, too – and to such an extent that the very categories of urban and suburban are becoming increasingly outmoded. More and more suburban households are made up of singles, empty nesters, or retirees. Even families with children are seeking a more compact, less sprawling, less car-dependent way of life.“ (Florida 2013).

Zu einer ähnlichen Schlussfolgerung mit Blick auf die Situation in Deutschland kommen Burdack und Hesse (2006: 383), wenn sie hervorheben: „je stärker suburbane Standorte baulich verdichtet sind, je heterogener sie in sozialer Hinsicht werden und je mehr Wohnnutzungen durch weitere Funktionen ergänzt werden, umso mehr nimmt der suburbane Raum die Gestalt der Stadt an.“

Diese Hinweise verdeutlichen die Notwendigkeit, die Komplexität des gesellschaftlichen Wandels im stadtreionalen Kontext und insbesondere in Suburbia wissenschaftlich genauer in den Blick zu nehmen. Dies gilt nicht nur für die USA und Deutschland, sondern auch für andere Gesellschaften mit Suburbanisierungstendenzen. Dieser Forderung möchte unser Beitrag Rechnung tragen, indem er einige differenzierende Blicke auf Suburbia wirft. Das Konzept „Suburbia“ wird hier nicht nur als Raumcontainer jenseits der Stadtgrenze oder als siedlungsstruktureller Raumtyp zwischen städtischem und ländlichen Raum verstanden, sondern vor allem als sozialräumlicher Ausdruck gesellschaftlicher Entwicklungstendenzen (Burdack/Hesse 2006: 389 f.), der immer auch in sozialräumliche Pfadabhängigkeiten eingebettet ist.

Begriffliche Varianz und empirische Vielfalt des Konzeptes Suburbia

Die Debatte um die begriffliche Varianz und die empirische Vielfalt eröffnet gleichzeitig die Möglichkeit, um auf einer grundsätzlicheren Ebene die verschiedenen Konzepte von Suburbia zu thematisieren und abschließend der Frage nachzugehen, wie mit der großen inhaltlichen Breite des Konzeptes Suburbia umzugehen ist. Die Herausforderungen resultieren nämlich nicht nur aus den feststellbaren empirischen Unterschieden, sondern, damit einhergehend, auch aus der begrifflichen Varianz des Konzeptes in der wissenschaftlichen und allgemeinen gesellschaftlichen Debatte: „There is no consensus as to what exactly constitutes a suburb. (...) Suburbs have been defined according to many different dimensions from location and transportation modes to culture and physical appearance. Given this confusion, one approach is to abandon the term; another is to use it with greater precision.“ (Forsyth 2012: 270).

Hierin kommt nicht nur ein semantisches Problem zum Ausdruck, sondern ganz grundsätzlich auch der situierte Blick des Betrachters auf die bezeichneten Phänomene. Somit ist jedes Sprechen über Suburbia immer auch ein Ausdruck einer spezifischen gesellschaftlichen und individuellen Positionierung des Sprechers. Diese Erkenntnis ist nicht neu, sie an dieser Stelle hervorzuheben, erscheint jedoch notwendig, um die nachfolgenden Ausführungen besser einordnen zu können.

Ein gedanklicher Ausgangspunkt dieses Beitrags ist die bereits angesprochene stereotype Vorstellung Suburbias als nordamerikanische „sitcom suburb“ (Nijman 2015). Obschon dieses in den 1950er-Jahren aufkommende Begriffsverständnis von Suburbia durch die komplexen Entwicklungen in den metropolita-neren Strukturen Nordamerikas in der Folgezeit weitgehend unzeitgemäß geworden war, erwies es sich als ausgesprochen langlebig und dominiert bis heute die Vorstellungsbilder in öffentlichen wie in wissenschaftlichen Diskursen, auch außerhalb Nordamerikas. Gleichzeitig unterstreicht bereits ein cursorischer Blick über die zahlreichen internationalen empirischen Untersuchungen zu Suburbia der letzten Jahrzehnte, wie vielschichtig und

komplex und wie wenig vergleichbar die unter der Rubrik Suburbia diskutierten Phänomene häufig sind (McManus/Ethington 2007). Forsyth (2012: 278) deutet angesichts der bestehenden begrifflichen Verwirrung verschiedene Lösungsmöglichkeiten an: die Verwendung alternativer, umschreibender Begriffe („environment“, „neighborhood“, „community“), die Vermeidung des Begriffs Suburbia bei gleichzeitiger Fokussierung auf bestimmte Aspekte Suburbias („Standort“, „Dichte“, „Wegelay-out“, „historische Periode“) oder schließlich die Beibehaltung des Begriffs bei gleichzeitiger Verwendung qualifizierender Adjektive („American-style suburbs“, „ethnoburb“). Forsyth favorisiert eindeutig die dritte Option.

Anstatt vor dem vielschichtigen Phänomen Suburbia zu kapitulieren oder es in all seiner Komplexität erfassen zu wollen, soll die folgende Betrachtung auf demografische, soziostrukturelle und soziokulturelle Merkmale und deren Dynamiken gelenkt werden. Das Anliegen besteht darin, einen Teil der raumzeitlichen Varianz von Suburbia einzufangen, zu diskutieren und mögliche Perspektiven der wissenschaftlichen Analyse zu benennen.

2 Historische Perspektiven auf das Konzept Suburbia

Zur Erfindung Suburbias in der Moderne

Da sich insbesondere in England und in den USA die frühe Entwicklung von Suburbia als Teil der industriegesellschaftlichen Moderne feststellen lässt, konzentriert sich die folgende Diskussion auf diese beiden Räume. Dies geschieht im Sinne einer Sensibilisierung für die demografische und soziale Komplexität Suburbias auch in historischer Perspektive: „The common emphasis on the archetypal suburb from the 1950s, however, all too often overshadows the fact that the process of suburbanization has much deeper historical roots.“ (Nijman 2015: 3).

2.1 Das „bourgeoise Utopia“ des 18. Jahrhunderts

Fishman (1987) lokalisiert die Anfänge Suburbias als Ausdrucksform gesellschaftlicher und städtischer Veränderungsprozesse in

der Moderne im späten 18. Jahrhundert. Als herausragendes Beispiel diskutiert Fishman London. Die bürgerliche Elite begann in dieser Zeit, die historische Stadt in großer Zahl zu verlassen, um sich im Umland niederzulassen. Getragen wurde diese Entwicklung zunächst überwiegend von Händlern und Bankern, die im Umland Londons ein „bourgeoise Utopia“ schufen, in dem das Leben um „leisure, neighborliness, prosperity, and family life“ kreiste (ebd.: 10). Nikolaides/Wiese (2006: 2) sprechen in diesem Zusammenhang von „early elite communities“, die die Verfasser der Romantikkultur zuordnen. Die Bewohner dieser „Romantic suburbs“ siedelten sich hier an, um den negativen Effekten der Großstadt zu entfliehen und um in Harmonie mit der Natur leben zu können. Als Beispiele für Romantic suburbs nennen Nikolaides und Wiese Clapham (bei London) und Llewellyn Park, New Jersey sowie Riverside, Illinois. Auch McManus/Ethington (2007: 320) gehen auf diese frühe Form der Suburbanisierung ein, indem sie die von Friedrich Engels beobachteten Segregationstendenzen in Manchester im 19. Jahrhundert thematisieren.

Für Fishman basierte diese frühe Suburbanisierung auf einem Trial and Error-Prinzip und war weder zwingend noch das Ergebnis eines „großen Plans“. Sie beinhaltete mehrere grundlegende gesellschaftliche Neuerungen, darunter die Herausbildung der „closed domesticated nuclear family“ (1987: 9), die bis heute die (stereotypen) Vorstellungsbilder Suburbias prägt, die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten, die Selbstsegregation der in Suburbia lebenden Mittelschicht und die Herausbildung einer kollektiven Vorstellung der Angehörigen der Mittelschicht vom „richtigen Leben“ am „richtigen Ort“ (Suburbia).

2.2 Die Ausdifferenzierung Suburbias im 19. Jahrhundert

Diese frühen Formen der Suburbanisierung werden von Lang/LeFurgy/Nelson (2006: 67) als „Proto Suburbs“ zusammengefasst. Interessanterweise stellen die Autoren heraus, dass bereits in dieser Zeit (bis 1850) nicht alle suburbanen Entwicklungen die von Fishman hervorgehobenen soziostrukturellen Merkmale aufwiesen. Mit Blick auf

New York wird betont, dass die entstehenden „Borderlands“, wie zum Beispiel Brooklyn, zunächst eine ärmere Bevölkerung beherbergten als das Zentrum. Erst die Einführung eines regulären Fährdienstes im Hafen von New York führte zu soziodemografischen Veränderungen in den sich ausweitenden suburbanen Gebieten, da nun auch Mittelschichthaushalte verstärkt partizipierten (ebd.: 67). Generell resultierten die Ausweitung und Verbesserung der Verkehrsanbindung des Umlandes an die Kernstadt (zunächst über Pferde-gezogene und später elektrifizierte Trams und schließlich über die massenhafte Pkw-Motorisierung der Haushalte) nach Ansicht der Verfasser in einer deutlichen Ausweitung der mittelschichtbezogenen Suburbanisierung bis weit in das 20. Jahrhundert hinein (ebd.: 68).

Auch andere Autoren verdeutlichen die Unzulässigkeit der Annahme einer bereits historisch angelegten soziokulturellen wie soziostrukturellen Homogenität Suburbias. So heben McManus/Ethington (2007: 322) hervor: „the stereotype of an affluent, homogeneous-white, politically conservative, consumerist and conformist settlement is simply false“. Vielmehr sei aufgrund empirischer Untersuchungen deutlich geworden, dass nordamerikanische Suburbs häufig nicht die exklusive Domäne der Mittelklasse gewesen seien. Nikolaidis/Wiese (2006: 3) betonen, dass der suburbane Raum (der USA) am Ende des 19. Jahrhunderts eine „landscape of diversity“ gewesen sei. Ironischerweise holte die bürgerliche Elite nun genau das ein, dem sie zu entkommen trachtete: Schornsteine, Armut, Immigranten und Menschen mit anderer Hautfarbe. Nijman (2015: 4) hebt hervor, dass das „bourgeoise Utopia“ von Anfang an unter Druck gewesen sei, da in Nordamerika bereits frühzeitig suburbane Räume mit einer starken Arbeiterklassen-Identität entstanden seien, häufig entlang von Güterverkehrsverbindungen der Eisenbahnen.

Das Beispiel Walthamstow: Residenzielle Segregation und „Klassenkampf“ in Suburbia

In England lässt sich eine ähnliche Entwicklung der Debatte über Suburbia kon-

statieren. In seiner Arbeit über den heutigen Stadtteil Walthamstow im Nordosten Londons setzt sich Cooper (2007) mit der als revisionistisch bezeichneten Literatur über die Entwicklung Suburbias auseinander. Seiner Meinung nach wird zwar auf die soziostrukturelle Vielfalt und auch auf die politische Komplexität hingewiesen, eine dezidierte Betrachtung der „working-class“ Suburbias bleibt jedoch außen vor. In seiner historischen Analyse der Entwicklungen des bereits 1075 urkundlich erwähnten Dorfes Walthamstow in der Grafschaft Essex stellt Cooper den pauschalen Zuschreibungen Suburbias durch eine genaue Rekonstruktion der Entwicklungsdynamik eine differenziertere und damit den sozialräumlichen Dynamiken angemessenere Analyse entgegen. Die im Jahr 1870 errichtete Eisenbahnverbindung zwischen London und Walthamstow führte zu einem beträchtlichen Bevölkerungswachstum, insbesondere zu einem starken Anwachsen der working-class-Haushalte. Nach Ansicht von Cooper hat diese Entwicklung jedoch nicht zu einer vollständigen sozialen Homogenisierung geführt, da das Bevölkerungswachstum auch durch den Zuzug von Mittelschicht-Haushalten getragen war. Dies führte zu residenziellen Segregationstendenzen, die sich zum Teil an historischen Mustern der sozialräumlichen Differenzierung orientierten. Durch die Suburbanisierung wurde das historische Walthamstow grundlegend transformiert, was wiederum Gegenwehr in der bis dahin von der Mittelschicht dominierten Lokalverwaltung auslöste: „It would not be in the interest of the ratepayers for increased facilities to be given by the railway company for bringing greater numbers of the working-classes to the parish, as to increase the number of small houses would materially increase the rates.“ (Cooper 2007: 3). In der Folge der demografischen und politischen Veränderungen verließ in den 1890er-Jahren ein Teil der (wohlhabenden) Mittelschicht Walthamstow.

Was das Beispiel Walthamstow so interessant macht, ist die durch die Suburbanisierung in Gang gesetzte demografische, soziostrukturelle und politische Dynamik, die Suburbia alles andere als das homogene, von ähnlichen Werten und Zielen geprägte „bourgeoise Utopia“ erscheinen ließ.

Das Beispiel Leeds: Eigenständigkeit und Eigenlogik der Entwicklungen im suburbanen Raum

Eine weitere Studie über frühe Formen der Suburbanisierung im Vereinigten Königreich untersucht die Entwicklung der industriellen Suburbs von Leeds im 19. Jahrhundert. Pearson (1986) grenzt sich darin von gängigen Klischees von Suburbia ab, indem er hervorhebt, dass „Suburbs are as old and varied as cities themselves, and frequently the opposite of middle class and respectable.“. Ähnlich wie Cooper geht es Pearson darum, die Veränderungstendenzen der historischen Stadt Leeds sowie ihres Umlands im Zuge der sich ausweitenden Industrialisierung zu erfassen und mittels einer sozialhistorischen Analyse die Komplexität des gesellschaftlichen und sozialräumlichen Umbruchs einzufangen. Auch in dieser Studie wird deutlich, dass die Industrialisierung – in diesem Fall des jahrhundertealten Wollgewerbes Yorkshires – zwar enorme gesellschaftliche und sozialräumliche Veränderungen zur Folge hatte, dass diese Transformationsprozesse jedoch weder voraussetzungslos waren, noch dass sie vollständig mit vorangegangenen Entwicklungen brachen (Pearson 1986: 429).

Ferner wird deutlich, dass es, anders als beispielsweise in Walthamstow, nicht zu einer funktionalen Monostrukturierung des suburbanen Raumes kam. So entstanden im Umland von Leeds im Zeitalter der Industrialisierung keine „Schlafstädte“ der Arbeiterklasse, sondern Orte, in denen gelebt und gearbeitet wurde. Diese Entwicklung führt Pearson auf die historischen Rahmenbedingungen zurück, unter denen sich das Umland von Leeds entwickelte, zu denen insbesondere das Faktum des seit Jahrhunderten ansässigen Woll verarbeitenden Gewerbes in den ehemaligen Dörfern gehörte. Die fehlende Anbindung der Suburbs an die Stadt Leeds durch Massenbeförderungsmittel bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts unterstreicht die Eigenständigkeit dieser suburbanen Entwicklung. Sie ist gleichzeitig ein Ausdruck der Abgeschiedenheit dieser „Industriedörfer“ gegenüber Leeds, in denen die ländlich-dörfliche Vergangenheit noch in der Blütezeit der Industrialisierung des Wollgewerbes in vielfacher Weise fortlebte.

Das Umland von Leeds war in der Phase der Industrialisierung weder eindeutig städtisch noch ländlich, ferner war es in seiner Entwicklung weder vollständig unabhängig noch umfassend abhängig von Leeds. Diese Ambivalenzen fanden ihren Niederschlag unter anderem in der gleichzeitigen Verwendung unterschiedlicher Begriffe für diese suburbanen Räume im 19. Jahrhundert, wie zum Beispiel „village“, „suburb“ und „out-township“ (Pearson 1986: 5 f.). Daran wird u. a. deutlich, wie schwierig es für Zeitgenossen war, die sozialräumliche Entwicklungsdynamik und damit auch Suburbia begrifflich auf den Punkt zu bringen.

3 Nationale und kulturelle Kontexte von Suburbia

Vier Beispiele

Die Beispiele aus den USA und England stehen exemplarisch für historische Varianten Suburbias. Das Konzept Suburbia existiert jedoch weltweit und scheint dabei in unterschiedlichen nationalen und kulturellen Kontexten nur wenig gemein zu haben. Die folgenden vier internationalen Beispiele zeichnen aktuelle Diskussionen über demografische, soziostrukturelle und soziokulturelle Dynamiken sowie über die begriffliche Varianz nach.

*Das Beispiel Deutschland:
Reurbanisierung versus Suburbanisierung*

Das Beispiel Deutschland ist in mehrfacher Weise relevant für unsere Diskussion. Zum einen spiegelt es den räumlichen Fokus des vorliegenden Heftes und greift damit die Diskussionen der anderen Beiträge – zumindest punktuell – auf. Zum anderen gab es bereits in den 1990er-Jahren eine zweifellos folgenreiche Anregung, die herkömmliche Dichotomie in der stadtregionalen Debatte zu überdenken. Der Stadtplaner Thomas Sieverts deutete die „Zwischenstadt“ als internationales Phänomen, „die weder Land noch Stadt ist, aber Eigenschaften von beidem besitzt“ (Sieverts 2013:14) und stieß damit eine fortdauernde interdisziplinäre Diskussion auch jenseits der Fachöffentlichkeit an.

Und schließlich zeigt das Beispiel Deutschland besonders deutlich die Interdependenz und aktuelle Vielschichtigkeit stadtreionaler Entwicklungstendenzen. Wir konzentrieren uns auf einige zentrale Entwicklungen und ihre diskursive Verortung und stellen sie in den Kontext der Leitfrage unseres Beitrags nach dem „neuen“ Suburbia.

Der konstatierte Trend zu einer „Reurbanisierung“ und einer sich abschwächenden Suburbanisierung (z. B. in BBSR 2015: 3) ist für die Diskussion stadtreionaler Entwicklungstendenzen in Deutschland von großer Bedeutung. Herfert/Osterhage (2012) kommen in ihrer repräsentativen jüngeren Untersuchung zur stadtreionalen Entwicklung in Deutschland zu dem Schluss, dass die Reurbanisierung die Suburbanisierung als dominantes Raummuster der 1990er-Jahre weitgehend abgelöst habe (ebd.: 107). Diese Entwicklung wird in einen engen Zusammenhang gebracht mit der stark gewachsenen „Affinität junger Ein- und Zwei-Personen-Haushalte zum städtischen Arbeiten und Wohnen, die den Trendwechsel zur Reurbanisierung selbst in den wachsenden Stadtregionen bewirkt hat“ (ebd.: 108). Allerdings heben die Verfasser an anderer Stelle hervor, dass der Reurbanisierungstrend gerade in prosperierenden Stadtregionen mit weiterhin bestehenden zentrifugalen Tendenzen verbunden sei. Diese Feststellung ist umso bedeutender, als davon auszugehen ist, dass gerade prosperierende Stadtregionen von der neuen „Wissensökonomie“ profitieren und daher, entsprechend der stadtsociologischen Theorie, hier ein deutlicher Rückgang zentrifugaler Bevölkerungsbewegungen zu erwarten wäre. Diesem (scheinbaren?) Widerspruch wird allerdings in der aktuellen wissenschaftlichen Debatte nicht adäquat Rechnung getragen. Dies mag an der Diskurskonjunktur der „Reurbanisierung“ liegen, die einen nicht unerheblichen Teil der Aufmerksamkeit absorbiert. Allerdings ist die von Häußermann aufgeworfene Frage, ob der Suburbanisierung gleichsam das Personal ausgehe, damit nicht vom Tisch. Offenkundig geht Suburbia pauschal nicht das Personal aus, ganz besonders in wachstumsstarken Regionen wie München oder Hamburg (BBSR 2015: 11), vermutlich aber die „Stammebelegschaft“, die Suburbia über so viele Jahre bzw. Jahrzehnte ihren Stempel aufgedrückt hat. Zumindest aber ist anzu-

nehmen, dass es in Suburbia in demografischer, soziostruktureller und soziokultureller Hinsicht „bunter“ geworden ist.

Diese Vermutung bestätigt eine Meta-Analyse zu Stadt-Umland-Wanderungen in Nordrhein-Westfalen (Bleck/Wagner 2006). Die von den Verfassern aufgestellte Hypothese, dass Wohnsuburbanisierung längst nicht mehr nur von Familien mit Kindern getragen werde, sondern bereits seit Jahren auch in nennenswertem Maße von kinderlosen Paaren, Single-Haushalten und Alleinerziehenden (ebd.: 105), wird durch die herangezogenen Studien nachdrücklich bestätigt. Leider werden keine Angaben zur Entwicklungsdynamik der Haushaltsmerkmale, der Wohnform und des Wohnstatus gemacht, sodass letztlich nicht genau abgeschätzt werden kann, welche Veränderungen sich im Zeitverlauf vollzogen haben. Neben diese (Forschungs-)Lücke treten weitere blinde Flecken: So werden wichtige andere soziokulturelle und soziostrukturelle Merkmale (zum Beispiel Berufsstand, Einkommen, Bildung etc.) nicht erhoben. Damit aber verbleibt die Betrachtung des demografischen und sozialen Wandels in Suburbia auf der Oberfläche. Mit Blick auf die Dynamisierung des „Personals“ in Suburbia wären daher eine längsschnittorientierte und inhaltlich differenzierendere Analyse der Bewohnerschaft wünschenswert. Das gilt auch und gerade mit Blick auf die von Burdack und Hesse (2006: 384) hervorgehobene erhebliche Aufwertung, die suburbane Räume in den letzten Jahrzehnten erfahren hätten. Die von den Verfassern konstatierte selektive Nutzung einzelner Teilstandorte in Stadtregionen, in der eine „Regionalisierung von Lebensweisen“ zum Ausdruck komme, unterstreicht aus unserer Sicht die Notwendigkeit einer differenzierten und zeitlich dynamisierten sozialräumlichen Betrachtungsweise von Suburbia im Besonderen und von Stadtregionen im Allgemeinen.

Ein weiteres Defizit der bisherigen Suburbia-Forschung in Deutschland besteht im nahezu ausschließlichen Fokus auf Großstädte und Großstadtregionen. Es fehlen differenzierende Blicke auf Suburbanisierungsprozesse von Klein- und Mittelstädten mit ihren unterschiedlichsten Zentralitätsstufen. Sie sind eben nicht die verkleinerten Blaupausen der Großstädte, vielmehr stellen

sie einen eigenen Stadttypus dar, mit eigenen Rahmenbedingungen, Regeln, Strategien und Gesetzmäßigkeiten (Baumgart et al. 2004). Hier lässt sich nur vermuten, dass die Suburbanisierung in völlig anderen historischen und soziostrukturellen Kontexten analysiert und diskutiert werden muss.

Das Beispiel Frankreich: Sozialpolitische Debatten über den „Stadtrand“

Das Thema Suburbia spielt in Frankreich eine besondere Rolle, da hier in den wissenschaftlichen Diskursen und öffentlichen Debatten verschiedene Begrifflichkeiten für Räume außerhalb der Kernstadt genutzt werden. So existiert sowohl der Begriff „periurbaner Raum“ als auch „Banlieue“. Mit letzterem wird ein sehr negatives Image assoziiert: „Banlieues’ have become the symbol of a bleak urban environment, deviant youth and segregated minorities, whereas ‚suburb’ in the United States designates quiet, wealthy areas, with nice, large houses and white middle- or upper-class families.“ (Tissot 2008: 2). Hier implizieren die verwendeten Begriffe grundlegend unterschiedliche sozioökonomische und sozialräumliche Sachverhalte. Der Begriff „Banlieue“ stigmatisiert die dort lebenden Migranten aus Südeuropa und den ehemaligen französischen Kolonien, vornehmlich aus Nordafrika.

Die Wirtschaftskrise und die Deindustrialisierung führten bereits seit den 1970er-Jahren zu hoher Arbeitslosigkeit in den Banlieues. Die städtebaulichen und infrastrukturellen Missstände der Großwohnsiedlungen verstärkten die sozialökonomischen Probleme (Glasze/Weber 2012: 65). Die in der öffentlichen Debatte unterschiedlichen Bedeutungszuschreibungen sind jedoch nicht statisch. Zwar waren bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts abwertende Bezugnahmen zu beobachten (Vieillard-Baron 2016: 77), eine Zunahme der negativen Berichterstattung ist jedoch seit den 1980er-Jahren zu beobachten. Dies arbeiteten Glasze und Weber (ebd.) in einer Analyse der verschiedenen Bedeutungszuschreibungen der „Banlieues“ heraus, indem sie die französische Tageszeitung „Le Monde“ aus einer diskurstheoretischen Perspektive in den Blick nahmen (Weber 2016: 49).

Eine jüngere Bedeutungszuweisung sind die „quartiers sensibles“ (verwundbare Quartiere). Sie basieren auf der Terminologie in der öffentlichen Debatte rund um urbane Krisen in den späten 1980er-Jahren und waren zuvor unbekannt. „More importantly, since that time (the mid-1980s), both expressions, „banlieues“ and „quartiers sensibles“ (suburbs and underprivileged areas), as well as others like „quartiers difficiles“– (problem neighborhoods), or „cités“ (projects), have come into ubiquitous use in discussing socioeconomic topics. As a consequence, poverty, inequality or unemployment are no longer discussed, or rather, they are discussed only through territorial categories.“ (Tissot 2008: 2).

Die Probleme der gesellschaftlichen Integration einer ethnisch differenzierten Gesellschaft werden zwar als soziale Probleme erfasst, aber über das Territorium identifiziert. Diese Logik spiegelt sich auch in der französischen Stadtpolitik wieder, in der versucht wird, die kaum greifbaren gesamtgesellschaftlichen Probleme als „Probleme bestimmter Orte“ zu fassen, um diesen „flächenbasiert“ zu begegnen (Glasze/Weber 2010). Seit der Initiierung der staatlichen „politiques de la ville“ durch die französische Regierung in den 1970er-Jahren konzentriert sich der Blick insbesondere auf die Großwohnsiedlungen der Banlieues mit städtebaulichen und sozioökonomischen Problemen. In diesen staatlich definierten Problemvierteln erfolgt dann auch die städtebauliche und sozialstaatliche Förderung (ebd.: 468). Fragen der Diskriminierung, des Rassismus, der sozialen Exklusion und die Gefahr der Gettoisierung werden auf Krisen in bestimmten Vororten reduziert. Die staatspolitischen area-basierten Ansätze der „politiques de la ville“ verstellen somit den Blick darauf, dass es sich um gesamtgesellschaftliche Probleme handelt (ebd.: 496). Gleichzeitig dient die negative Konnotation in der öffentlichen Debatte oftmals als Vehikel zur Legitimierung räumlich selektiver Politiken, die aktuelle Polarisierungs- und Verdrängungsprozesse verschleiern. Vor diesem sozialpolitischen Hintergrund beschreiben Glasze/Weber (2012) sehr treffend „die Stigmatisierung der banlieues in Frankreich seit den 1980er-Jahren als Verräumlichung und Ethnisierung gesellschaftlicher Krisen.“

In einer Untersuchung zum sozialen und politischen Wandel der letzten drei Jahrzehnte in Frankreich rücken Girard/Rivière (2013) einen anderen Aspekt in den Vordergrund: Sie stellen den in den Medien so häufig vermittelten Eindruck in Frage, der wachsende Wahlerfolg des Front National sei insbesondere auf die Zustimmungen der vermeintlich homogenen konservativen Bewohner der periurbanen Räume zurückzuführen. Seit den 2000er-Jahren gebe es ein Wiederaufleben der Raumkategorie Suburbia „and the return of social classes“ (ebd.: 5), welches sich mit einem symbolischen Aufladen der politischen Debatte verbinde. Die Autoren zeigen anschaulich, dass diese generalisierten und idealtypischen Interpretationen keinesfalls der französischen Realität entsprechen und sich eine soziale Differenzierung innerhalb der häufig als homogen betrachteten sozialen „Mittelklasse“ in den sogenannten periurbanen Gebieten zeigt: „Recent interpretations of the situation of the periurban middle classes, however, differ greatly from those that prevailed up to the 1980s (Bacqué and Vermeersch 2008): beyond the close link between the middle classes and periurban areas, there are significant factors of social differentiation even within the middle classes, as within the working classes.“ (ebd.: 1).

Interessant an dieser Debatte ist zum einen die thematische Breite der Diskussion über Suburbia (empirische Phänomene und begriffliche Verortungen) und zum anderen die Pluralität in den fachwissenschaftlichen Zugängen zum Themenfeld.

Das Beispiel USA: Demografische Verschiebungen

In den USA zeigt sich eine soziostrukturelle Vielfalt in Suburbia (Hayden 2003, Nicolaidis/Wiese 2006; Hall/Lee 2010; Hanlon 2010). Tallman und Morgner betonen 1970 den „white flight of the blue-collar families“ und auch Harlander (2009) beobachtet in den USA seit den 1970er-Jahren eine zunehmende soziale Fragmentierung in Suburbia: „Stattdessen vollzieht sich mit atemberaubender Geschwindigkeit eine kleinräumige Fragmentierung des Siedlungsbaus, in der in wachsendem Maß und immer feinkörniger nach Einkommen und ethnischer Zuge-

hörigkeit, aber auch nach Lebensalter, Life-Style-Gruppen und gelegentlich sogar nach Religionszugehörigkeit differenziert wird.“ (ebd. 185). Seit den 1990er-Jahren verdichten sich die Erfahrungen, dass die „sitcom suburbs“ nur einen Teil amerikanischer Realitäten abbilden und sich ein quantitativ bedeutender „minority flight“ wohlhabender Angehöriger ethnischer Minderheiten in afroamerikanischen, chinesisch-amerikanischen und hispanischen Suburbs vollzieht. Tatsächlich waren im Jahr 2000 nur noch etwa 27 % der suburbanen Haushalte „traditionelle“ Haushalte mit Kindern – ein Trend, der sich künftig noch weiter verstärken wird (ebd.: 186).

Dunham-Jones und Williamson (2011) sehen in der zukünftigen Entwicklung in amerikanischen Suburbs einen deutlichen „demographic shift“, der sich u. a. in der Zunahme der Armut, einem Anstieg der Single-Haushalte und der Haushalte ohne Kinder zeigen wird. Zahlreiche jüngere amerikanische Studien deuten in eine ähnliche Richtung (Kneebone/Nadeau 2015; Pooley 2015; Keating 2015; Smithsimon 2015; Orfield/Luce 2013).

Das Beispiel Australien: Interpretationen des kolonialen Suburbia-Ideals

Ashton (2008) beschreibt in seinem Aufsatz „Suburban Sydney“ die starke räumliche Ausdehnung und die damit verbundene ideologische Prägung der australischen Kulturlandschaft im 20. Jahrhundert: „Kilometre after kilometre of suburb has for decades dominated the cultural landscape of Sydney and other Australian capital cities while suburbia has formed the ideology that has been dominant for more than two generations“ (ebd.: 36). Gleichwohl weist er auf das existierende Forschungsdefizit hin: „Metropolitan Sydney’s phenomenal suburban expansion during much of the twentieth century has been explored by a small number of urban historians. But the impact and importance of suburbanisation in and around Sydney – by far the largest annual metropolitan investment item – has still to attract the attention it deserves.“ (ebd.). Nach Ashton sind auch die Suburbs in Sydney divers und inhomogen: „Internally, some, like Concord, combined different social levels that existed somewhere between

capital and labour, the middle and upper middle classes. But members of the bourgeoisie and the working classes were also moving to suburbs – such as Strathfield and Lane Cove, and Blacktown and Liverpool, respectively – in various waves during the twentieth century.” (ebd.).

Besonderheiten australischer Stadt- und Regionalentwicklung sind der historische koloniale Kontext und die daraus erwachsene Beziehung zum Vereinigten Königreich: „The suburban idea was deeply rooted in Australian colonial experience. It was consciously promoted by the country’s founders and expressed the social aspirations of immigrants drawn largely from the cities of the United Kingdom where the suburban idea had first taken root.” (Davison 1995: 42). Wenn es sich auch nicht um bloße Kopien des englischen Ideals handelt, so sind die australischen Suburbs des 19. Jahrhunderts dennoch stark in englischen Traditionen verhaftet. „Rather, bourgeois culture, with its characteristically galvanising adaptability, assimilated ideological conflicts, appropriated planning mantras and relocated an expanded antipodean version of the English gentry ideal into an evolving pattern of respectability that became increasingly suburban from the latter half of the nineteenth century. The self-professed heirs of the gentry tradition were to see themselves, and be seen, as steadfast social pillars in a rapidly changing and threatening world.” (Ashton 2008). Das rurale Idyll Suburbias dient als sicherer Rückzugsort in einer als sich schnell wandelnden und als bedrohlich empfundenen Umwelt der (noch) jungen Frontier-Gesellschaft.

Der bedeutende Einfluss englischer Ideale zeigt sich zudem bei der Planung und Steuerung der Siedlungsentwicklung. Viele der Suburbs in Sydney sind dörflichen Ursprungs und wurden gemäß dem Idealbild englischer Gartenstädte weiterentwickelt: „Unlike cities and towns, which are urban, suburbs have their origins in villages or more often in the village ideal. Suburban villages – such as Beecroft, Lane Cove, Manly, Randwick and Hunters Hill – evolved into select municipalities. These were part of a tradition which created ‚subtopias‘ in Britain along the lines suggested by British town planning pioneer and guru Ebenezer Howard. Using standardised materials and

architectural styles, these built-up rural or semi-rural places created a village atmosphere that blurred the boundaries between country and town. They were rustic and generally exclusive.“ (Ashton 2008). Während die Anfänge Suburbias stärker durch die kulturelle Nähe zu England geprägt waren, bildete sich insbesondere zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein eigener Charakter des „domestic ideals“ heraus: „...a new domestic ideal had been successfully implanted in the culture during the first two decades of the twentieth century. (...) This ideology had its roots in the ‚liberal political tradition‘ [of Australia, d. V.]: individualism; ‚a stake in the country‘; frugal habits; self help.“ (ebd.).

Die hier exemplarisch aufgeführten Beispiele aus Deutschland, Frankreich, den USA und Australien verdeutlichen die aktuelle begriffliche und empirische Vielfalt Suburbias. Eine Schlussfolgerung aus diesem Befund ist das Plädoyer für eine Forschung, in deren Mittelpunkt stärker die Bedeutung der soziokulturellen und soziostrukturellen Differenzierung steht und die gleichzeitig die Regionalisierung und zeitliche Dynamik Suburbias und damit Pfadabhängigkeiten im Blick behält.

4 Fazit

Sozialräumliche Pfadabhängigkeiten suburbaner Räume und ihre theoretischen Verortungen

Ausgehend von den Überlegungen Häußer-manns, Suburbia ginge das Personal aus, haben wir versucht, die soziostrukturelle und soziokulturelle Vielfalt und Ausdifferenzierung des Phänomens Suburbias exemplarisch zu verdeutlichen. Wir haben sowohl historisch als auch anhand aktueller Beispiele argumentiert und aufgezeigt, dass Suburbia in historischer und aktueller Perspektive ein komplexes sozialräumliches Gefüge darstellt, dessen Entwicklungen auf das engste in stadregionale Kontexte eingebunden sind. Gleichzeitig ist deutlich geworden, wie stark das Konzept „Suburbia“ Ausdruck spezifischer (nationaler) Diskurse bzw. Diskurskulturen ist. Damit offenbaren die Beispiele zum einen die blinden Flecken, die aus den immer noch virulenten

überkommenen und stereotypen Vorstellungsbildern Suburbias resultieren. Zum anderen unterstreichen sie die Relevanz der jeweiligen gesellschaftlichen Kontexte, in die die Debatten über Suburbia eingebunden sind.

Eine erste Schlussfolgerung aus der Perspektive einer sozialräumlichen Pfadabhängigkeit, die wir aus diesen Erkenntnissen ziehen, bezieht sich auf die raumzeitliche Varianz der Bedeutungsgehalte Suburbias. In Anlehnung an Forsyth („Given this confusion, one approach is to abandon the term; another is to use it with greater precision“; ebd. 2012: 270) erscheint uns eine kontext-orientierte Erklärung der Bedeutung des Konzeptes „Suburbia“ für die wissenschaftliche Auseinandersetzung geboten. Das Beispiel Frankreich zeigt, dass der Begriff „banlieue“ wenig mit der stereotypen Vorstellung Suburbias als „bourgeois Utopia“ oder als Ort der Erfüllung des „amerikanischen Traums“ (Nicolaidis/Wiese 2006: 1) gemein hat.

Der Blick in die Anfänge Suburbias in der Moderne hat verdeutlicht, dass neben der Betrachtung von Zusammenhängen auch deren dynamische Entwicklung wesentlich ist, damit nicht nur beispielhafte Momentaufnahmen Suburbias entstehen, sondern darüber hinaus ein vertieftes Verständnis für raumzeitliche Dynamiken und ihre Entwicklungspfade. McManus/Ethington (2007: 319) plädierten beispielsweise für Longitudinalanalysen als neue Agenda der (sozialhistorischen) Untersuchung Suburbias.

Die Vielschichtigkeit der gesellschaftlichen Prozesse Suburbias fordert dazu auf, Suburbia mittels verschiedener Theorieangebote zu durchdringen. Ein interdisziplinärer Theoriepluralismus ermöglicht es, aus ver-

schiedenen Perspektiven auf die komplexen Strukturen Suburbias und ihrer Dynamiken zu schauen und damit neue bzw. erweiterte Erkenntnisse zu generieren. Wie die verschiedenen Zugänge gezeigt haben, hängen die theoretischen Konzepte und damit das wissenschaftliche Arbeiten mit und über Suburbia immer auch von der spezifischen Positionierung des Wissenschaftlers ab. Für ein vertieftes Verständnis der wissenschaftlichen Analyse muss diese Situiertheit berücksichtigt und hinterfragt werden.

Weiterhin ist es notwendig, bestehende Theorieangebote auf ihren Erklärungsgehalt hin zu überprüfen, wie die Diskussion der Entwicklungen in Deutschland beispielhaft gezeigt hat. Die sozialräumlichen Entwicklungen innerhalb deutscher Stadtregionen sind nicht nur komplex, sie entziehen sich auch einer einfachen gesellschaftstheoretischen Verortung. Ein Beispiel hierfür ist der Trend zur Reurbanisierung bei weiterhin bestehenden zentrifugalen Tendenzen in das Umland der Kernstädte. Nach den Überlegungen von Hartmut Häußermann (2009), dass aufgrund gesamtgesellschaftlicher Veränderungstendenzen der Suburbanisierung das Personal ausgehe und gleichzeitig „urbane Orte“ als entgrenzte Arbeits- und Lebensorte zunehmend bedeutender werden, passen die beobachtbaren gegenläufigen stadtreionalen Tendenzen (vordergründig) kaum zusammen. Andererseits: Da momentan sowohl über die „neuen Urbaniten“ als auch über die „neuen Suburbaniten“ zu wenig bekannt ist, lässt sich nicht klar bestimmen, ob die Theorie „versagt“ hat, oder aber ob die empirische Basis für theoretische Schlussfolgerungen einfach zu schmal ist. Von daher ist eine adäquate Konzeptualisierung scheinbar gegenläufiger empirischer Befunde nicht zuletzt auch von einer angemessenen empirischen Zugangsweise abhängig.

Literatur

- Anacker, Katrin B. (Hrsg.), 2015: The new American suburb. Poverty, race and the economic crisis. Farnham, Surrey.
- Ashton, Paul, 2008: Suburban Sydney. Dictionary of Sydney. Sydney Journal, 1. Jg. (3), S. 36–50.
- Baumgart, Sabine; Flacke, Johannes; Grüger, Christine; Lütke, Petra; Rüdiger, Andrea (Hrsg.), 2004: Klein- und Mittelstädte – Verkleinerte Blaupausen der Großstadt. SRPapers 1, Dortmund.
- Bleck, Markus; Wagner, Michael, 2006: Stadt-Umland-Wanderung in Nordrhein-Westfalen. Eine Meta-Analyse. In: Raumforschung und Raumordnung, 64 Jg. (2), S. 104–115.
- Brake, Klaus; Dangschat, Jens S.; Herfert, Günter, 2001: Suburbanisierung in Deutschland. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens S.; Herfert, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Wiesbaden, S. 273–279.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), 2015: Divergenzen und Konvergenzen in Stadtregionen – kleinräumige Analysen. (= BBSR-Analysen KOMPAKT 01/2015)
- Burdack, Joachim; Hesse, Markus, 2006: Reife, Stagnation oder Wende? Perspektiven zu Suburbanisierung, Post-Suburbia und Zwischenstadt: Ein Überblick zum Stand der Forschung. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 80, Heft 4, S. 381–399.
- Cooper, Tim, 2007: The Politics of the Working-class Suburb: Walthamstow, 1870–1914. In: Doyle, Barry M. (Hrsg.): Urban politics and space in the nineteenth and twentieth centuries. Regional perspectives. Newcastle, S. 160–172.
- Davison, Graeme, 1995: Australia. The First Suburban Nation? Journal of Urban History, 22. Jg. (1), S. 40–74.
- Dunham-Jones, Ellen; Williamson, June, 2011: Retrofitting suburbia. Urban design solutions for redesigning suburbs. Hoboken, New Jersey.
- Fishman, Robert, 1987: Bourgeois utopias. The rise and fall of suburbia. New York.
- Florida, Richard, 2013: The Fading Differentiation between City and Suburb. Urban Land. Zugriff: <http://urbanland.uli.org/economy-markets-trends/the-fading-differentiation-between-city-and-suburb/> [abgerufen am 26.08.2015].
- Forsyth, Ann, 2012: Defining Suburbs. Journal of Planning Literature, 27. Jg. (3), S. 270–281.
- Friedrichs, Jürgen, 1997: Probleme der Suburbanisierungsforschung. In: Nachrichtenblatt zur Stadt- und Regionalsoziologie, 12. Jg. (1), S. 5–7.
- Geißler, Rainer, 2001: Sozialstruktur. In: Schäfers, Bernhard; Zapf, Wolfgang (Hrsg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. Wiesbaden, S. 672–681.
- Girard, Violaine; Rivière, Jean, 2013: The grandeur and decadence of the suburbs. Looking back on three decades of analysis of social and political change. Zugriff: <http://www.metropolitiques.eu/The-grandeur-and-decadence-of-the.html> [abgerufen am 26.08.2015].
- Glasze, Georg; Weber, Florian, 2012: Die Stigmatisierung der banlieues in Frankreich seit den 1980er Jahren als Verräumlichung und Ethnisierung gesellschaftlicher Krisen. Europa Regional, 20. Jg. (2–3), S. 63–75.
- Glasze, Georg; Weber, Florian, 2010: Drei Jahrzehnte area-basierte Stadtpolitik in Frankreich: die politique de la ville. Raumforschung und Raumordnung, 68. Jg. (6), S. 459–470.
- Hall, Matthew; Lee, Barrett, 2010: How Diverse Are US Suburbs? Urban Studies, 47. Jg.(1), S. 3–28.
- Hanlon, Bernadette, 2010: Once the American dream. Inner-ring suburbs of the metropolitan United States. Philadelphia.
- Harlander, Tilman, 2009: Suburbs, Sun Cities und Gated Communities : Krise und Fragmentierung im Sunbelt der USA. Die Alte Stadt, 36. Jg. (2), S. 177–198.
- Häußermann, Hartmut, 2009: Der Suburbanisierung geht das Personal aus. Eine stadtsoziologische Zwischenbilanz. Stadtbauwelt – Themenheft der Bauwelt, 181. Jg. (12), S. 52–57.
- Hayden, Dolores, 2002: What is Suburbia? Naming the layers in the landscape, 1820–2000. Land Lines, 14. Jg. (3), S. 16–45.
- Hayden, Dolores, 2003: Building suburbia. Green fields and urban growth, 1820–2000. New York.
- Herfert, Günther; Osterhage, Frank, 2012: Wohnen in der Stadt: Gibt es eine Trendwende zur Reurbanisierung? Ein quantitativ-analytischer Ansatz. In: Brake, Klaus; Herfert, Günter (Hrsg.): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden, S. 86–112.
- Keating, W. Dennis, 2015: Responses to Foreclosure and Abandonment in Cleveland's Inner Suburbs: Three Case Studies. In: Anacker, Katrin B. (Hrsg.): The new American suburb. Poverty, race and the economic crisis. Farnham, Surrey, S. 177–186.
- Keil, Roger, 2015: Einband Rückseite. In: Anacker, Katrin B. (Hrsg.): The new American suburb. Poverty, race and the economic crisis. Farnham, Surrey.
- Kneebone, Elizabeth; Nadeau, Carey Anne, 2015: The Resurgence of Concentrated Poverty in America: Metropolitan Trends in the 2000s. In: Anacker, Katrin B. (Hrsg.): The new American suburb. Poverty, race and the economic crisis. Farnham, Surrey, S. 15–38.
- Lang, Robert E.; LeFurgy, Jennifer; Nelson, Arthur C., 2006: The Six Suburban Eras of the United States. Research Note. Opolis, 2. Jg. (1), S. 65–77.
- McManus, Ruth; Ethington, Philip J., 2007: Suburbs in transition. New approaches to suburban history. Urban History, 34. Jg. (02), S. 317–337.
- Nicolaidis, Becky M.; Wiese, Andrew, 2006: The suburb reader. New York.
- Nijman, Jan, 2015: North American suburbia in flux. Environment and Planning A, 47. Jg. (1), S. 3–9.
- Orfield, Myron; Luce, Thomas F., 2013: America's Racially Diverse Suburbs. Opportunities and Challenges. Housing Policy Debate, 23. Jg. (2), S. 395–430.
- Pearson, Robin, 1986: The industrial suburbs of Leeds in the nineteenth century: community consciousness among the social classes. University of Leeds. Zugriff: <http://etheses.whiterose.ac.uk/id/eprint/312> [abgerufen am 26.08.2015].

- Pooley, Karen Beck, 2015: Debunking the „Cookie-Cutter“ Myth for Suburban Places and Suburban Poverty: Analyzing Their Variety and Recent Trends. In: Anacker, Katrin B. (Hrsg.): *The new American suburb. Poverty, race and the economic crisis*. Farnham, Surrey, S. 39–78.
- Rüthers, Monica, 2015: Historische Stadtforschung. In: Flade, Antje (Hrsg.): *Stadt und Gesellschaft im Fokus aktueller Stadtforschung*. Wiesbaden, S. 13–59.
- Sieverts, Thomas, 2013: *Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land (Bauwelt Fundamente Vol. 118)*. Basel. (Erstauflage 1997)
- Smithsimon, Gregory, 2015: Punctuated Equilibrium: Community Responses to Neoliberalism in Three Suburban Communities in Baltimore County, Maryland. In: Anacker, Katrin B. (Hrsg.): *The new American suburb. Poverty, race and the economic crisis*. Farnham, Surrey, S. 187–210.
- Tallman, Irving; Morgner, Ramona, 1970: Life-Style Differences Among Urban and Suburban Blue-Collar Families. *Social Forces*, 48. Jg. (3), S. 334–348.
- Taubenböck, Hannes; Geile, Wolfhard, 2015: Die Morphologie des amerikanischen Traums – ein Ausflug in die Vorstadt. In: Taubenböck, Hannes; Wurm, Michael; Esch, Thomas; Dech, Stefan (Hrsg.): *Globale Urbanisierung*. Berlin, Heidelberg, S. 253–257.
- Tissot, Sylvie, 2008: „French suburbs“: A New Problem or a New Approach to Social Exclusion? Zugriff: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00285025/> [abgerufen am 26.08.2015].
- Viellard-Baron, Hervé, 2016: Die Geschichte der banlieues in Frankreich. Von der Mehrdeutigkeit der Definitionen zu den heutigen Besonderheiten. In: Weber, Florian und Olaf Kühne (Hrsg.): *Fraktale Metropolen: Stadtentwicklung zwischen Devianz, Polarisierung und Hybridisierung*, Wiesbaden, S. 75–91.
- Weber, Florian, 2016: Urbane Mosaik, Fragmentierungen, stadtpolitische Interventionen. Die banlieues und die Stadtpolitik politique de la ville. In: Weber, Florian; Kühne, Olaf (Hrsg.): *Fraktale Metropolen: Stadtentwicklung zwischen Devianz, Polarisierung und Hybridisierung*, Wiesbaden, S. 21–55.

Mit Qualität und Schritttempo in die Zukunft Schwerte: Ziel der Suburbanisierung mit historischem Erbe

Dr. Brigitte Adam, BBSR

im Gespräch mit:



Adrian Mork

Fachbereichsleiter Stadtplanung und
Bauen der Stadt Schwerte

Foto: I. Korthals

Herr Mork, Sie selbst sind in Schwerte geboren, Ihre Eltern sind aus Dortmund hierhin „randgewandert“, sie sind also quasi Suburbanit in zweiter Generation. Heute wirken Sie als leitender Planer mit an der Zukunft Schwertes. Können Sie mir Ihre Stadt mit ein, zwei charakterisierenden Merkmalen vorstellen?

Mork: Schwerte ist eine Mittelstadt im Umland von Dortmund (ca. 47.000 Einwohner), hat einen Altstadt-Kern und liegt landschaftlich recht reizvoll zwischen bewaldeten Höhen und Ruhrwiesen. Schwerte ist Trinkwasserlieferant für Dortmund. Das Wasser wird aus der Ruhr gewonnen und als Uferfiltrat in den Ruhrwiesen aufbereitet.

Seit, und vor allem in den 1970er-Jahren hatte Schwerte steigende Bevölkerungszahlen durch Wanderungsgewinne zu verzeichnen (bis zum Höhepunkt im Jahr 1999). Die Lagegunst innerhalb der Großstadtregion, die gute Erreichbarkeit der benachbarten Großstädte (Dortmund, Hagen) und die Verfügbarkeit von Bauland korrespondierten mit dem Wunsch junger Familien Eigentum zu bilden. Sie zog es aus den Großstädten nach Schwerte.

Bereits lange vor der Suburbanisierungswelle hatte Schwerte eine starke Entwicklungsdynamik durch die Industrialisierung, die

auch hier am Rand des Ruhrgebiets stattfand (Nickelwerke, Kettenfabrik JD Theile, Gießerei Hundhausen, Eisenbahnausbesserungswerk, Waggonfabrik Brüninghaus). Die Stadt mit ihren insgesamt sieben Ortsteilen hat deswegen eine lange Tradition. Insofern fallen in Schwerte Suburbanisierung und historisch über einen noch viel längeren Zeitraum gewachsene städtebauliche Prozesse zusammen. Schwerte ist kein reiner Wohnstandort.

Gibt es innerhalb des Stadtgefüges Ortsteile oder Orte, die sich durch Neubau und Zuzug während der Suburbanisierung entwickelt haben? Und: Haben sie sich im Laufe der Jahre bis Jahrzehnte von der Bevölkerungsstruktur her verändert?

Mork: Im Großen und Ganzen sind die Ortsteile alle gleichmäßig gewachsen. Besonders gut begründbar ist das Wachstum am Ortsteil Ergste, der durch den direkten Autobahnanschluss in den 1970er-Jahren an Attraktivität gewonnen hat. Die dadurch verbesserte Erreichbarkeit des mittleren und östlichen Ruhrgebiets kann sicherlich als Dreh- und Angelpunkt des Suburbanisierungsschubs gesehen werden. Zusätzlich ist es aber auch eine schöne Wohnlage. So hat sich die Suburbanisierung nach und nach – von den besseren bis schlechteren Lagen – auf alle Ortsteile ausgebreitet.

Einen einseitigen „Ort der Suburbanisierung“ gibt es in Schwerte also nicht. So gibt es auch keine Orte homogener Alterung. Von den Altersstrukturen her gibt es zumindest beim Mittelwert keine auffallenden Abweichungen, das Durchschnittsalter in Schwerte liegt laut Demographiebericht der Stadt bei 43,3 Jahre für das Jahr 2007 (mit geringen Abweichungen im Vergleich der Ortsteile (Maximum plus 2 Jahre, Minimum minus 1,9 Jahre) und damit über dem Durchschnitt der angrenzenden Großstädte, insbesondere Dortmunds.

Gibt es heute eine größere Funktionsvielfalt?

Mork: In allen Ortsteilen gibt es ausreichende Nahversorgungsmöglichkeiten (Grundversorgung). Es gibt in Schwerte auch noch eine Reihe – im Vergleich mit anderen Innenstädten sogar recht viele – Inhaber geführte Fachgeschäfte, aber hier ist trotzdem ein Manko. Ich glaube, der Grund dafür liegt eher in der Zunahme des Onlinehandels als in dem größeren Angebot der Dortmunder Innenstadt. Schwerte kann natürlich nicht mit dem „Westenhellweg“ (Dortmunds zentraler Einkaufsstraße) konkurrieren, dessen Einzugsbereich bis ins tiefste Sauerland reicht. Allerdings orientiert sich der angrenzende Dortmunder Süden auch nach Schwerte (gemütliches Einkaufen in der Mittelstadt). Weitere Wettbewerber, die den Einzelhandel in Schwerte schwächen, sind neben dem Onlinehandel nicht integrier-

te Großstrukturen in der Region (z. B. das CentrO im ca. 60 km entfernten Oberhausen oder sogar das Factory-Outlet-Center in Roermond (Niederlande).

Gibt es markante Unterschiede zwischen Ortsteilen, die ja alle früher oder später Orte der Suburbanisierung waren, wie sind sie in die Gesamtstadt eingebunden?

Mork: Insellagen oder durch Suburbanisierung einseitig dominierte Ortsteile gibt es nicht. Es gibt aber historisch deutliche Unterschiede in den städtebaulichen Strukturen der Ortsteile, Westhofen beispielsweise hat einen eigenen kleinen Altstadtkern, während Ergste, Villigst und Geisecke – spätere Zielorte der Suburbanisierung – Streusiedlungen waren, weshalb sich ein hohes Flächenpotenzial für zusammenhängenden Neubau bot. Schwerte-Holzen und der Kreinberg wiederum charakterisiert eine Gründerzeitprägung mit Werkssiedlungen als Ausdruck der dort benachbarten Industrie (Nickelwerk, Eisenbahnausbesserungswerk).

Geht die Suburbanisierung in Schwerte weiter? Wie werden Neubauprojekte in Zeiten der Stagnation begründet, wer wird damit angesprochen und wie werden ihre Standorte ausgewählt (wenige große vs. mehrere kleine Projekte)?

Bahnhofstraße



Foto: Stadt Schwerte

Rohrmeisterei



Foto: NRW-Stiftung

Mork: Eine Feststellung möchte ich vorweg treffen, weil darüber in den letzten Jahren viel spekuliert wurde: Ein- und Zweifamilienhäuser des Bestands sind hier keine Problemkategorie. Der Generationenwechsel findet statt. Natürlich gibt es Fälle, in denen nur noch eine Person in einem Haus lebt, das vor einigen Jahren noch von vier Haushaltsmitgliedern bewohnt wurde. Zugleich findet dort, wo Häuser leer stehen, aber ein Wandel statt. Junge Familien ziehen ein.

Die Geburtenrate ist damit übereinstimmend in den letzten drei Jahren in Schwerte wieder stabil, während es vorher über alle sieben Ortsteile einen Rückgang der Einwohner um rd. acht Prozent gab. Aktuell kommen noch wachsende Zahlen an Flüchtlingen hinzu.

Ist Schwerte von einer Reurbanisierung zugunsten der benachbarten Großstadt betroffen?

Mork: In den 1990er-Jahren ebte die Suburbanisierung in Schwerte ab, auch, weil Dortmund in dieser Zeit in großem Umfang Wohnungsneubau realisiert hat. Dortmund hat auch in den letzten Jahren wieder viel gebaut, während der Neubau in Schwerte schwieriger geworden ist.

Auch ohne explizite Innenentwicklungsstrategie der Stadt sind neuere Baumaßnahmen doch stark in die bestehenden Strukturen gelenkt worden. Zunächst vakant gebliebene Bauplätze in beplanten Gebieten sind im Nachhinein genutzt worden. Außerdem hat die Angebotsverknappung Umwandlungsprojekte gefördert, indem zum Beispiel ein nur noch gering frequentiertes kirchliches Gemeindehaus abgerissen wurde, um auf dem betreffenden Kirchgrundstück Reihenhäuser des sozialen Wohnungsbaus in zentraler Lage zu errichten.

Welche Perspektiven sehen Sie für die Zukunft Schwertes innerhalb der Großstadtregion Dortmund? Was unternimmt Schwerte zur eigenen städtischen und städtebaulichen Qualifizierung?

Mork: Der geltende Flächennutzungsplan von 2005 dokumentiert eine zurückhaltende Wachstumsstrategie: kleinmaßstäbliche

Ausweisungen versus einer aggressiven Flächenentwicklung – aber: die Nachfrage ist da. Wir entwickeln uns im Bestand. Unsere drei Wohnungsbaugenossenschaften setzen stark auf Sanierungsmaßnahmen, aber auch auf den Ersatz durch Neubaumaßnahmen. Insgesamt zeichnet sich dadurch eine Qualifizierung des Geschosswohnungsbaus ab. Gleichzeitig steigt die Nachfrage nach barrierefreien Wohnungen in innerstädtischer Lage. Gerade ältere Menschen aus Einfamilienhäusern zieht es in den sanierten oder neu gebauten Geschosswohnungsbau. Sozialer Wohnungsbau, der heute wieder verstärkt zum Tragen kommt, soll entsprechend dem derzeit eher dezentralen Vorgehen in kleineren Einheiten realisiert werden.

Vorteilhaft für die Entwicklung Schwertes ist außerdem die neue Inwertsetzung der Ruhraue für Naherholung und Naturschutz. Viele Bereiche waren hier lange Zeit angesichts ihrer Ausweisung für die Trinkwassergewinnung unzugänglich. Schwerte ist, wie eingangs gesagt, Trinkwasserlieferant für Dortmund. Der Rückgang des Wasserverbrauchs hat zur Schließung einer Reihe von Gewinnungsanlagen geführt. Die Ruhraue insgesamt wird heute zugänglicher. Exemplarisch zu nennen ist der Verlauf des Ruhradwegs durch die Schwerter Aue, der von Winterberg im Sauerland (Ruhrquelle) bis nach Duisburg zur Mündung in den Rhein führt. Die geringere Entnahme von Trinkwasser führt aber auch zu einem Anstieg des Grundwassers und damit an einigen Stellen zur Bildung von größeren Feuchtgebieten in der Aue. Dies zieht viele selten gewordene Vogelarten an und führt zu einer ökologischen Aufwertung.

Über die Trinkwasserversorgung hinaus gibt es weitere Kooperationen mit Dortmund in einzelnen Fachbereichen, etwa bei der Feuerwehr. Eine Kooperation in puncto Siedlungsflächenentwicklung gibt es aber nicht.

Schwerte hat viele historische Gebäude, und sehr viele stehen unter Denkmalschutz, u. a. die ehemalige „Eisenbahnersiedlung“ auf dem Kreinberg, die als Ganzes erhalten wurde. Die Altstadt Schwertes ist attraktiv und ein Aushängeschild vor allem in Konkurrenz mit anderen Ruhrgebietsstädten, deren Altstädte häufig im Krieg zerstört wurden.

Interessant ist auch die Entwicklung eines Kulturzentrums in einem alten Gebäude aus der Gründerzeit, der „Rohrmeisterei“ am Rande der Altstadt. Die Bezeichnung gibt es nur in Schwerte. Es handelt sich um die alte Pumpstation der Wassergewinnung, später wurden hier Rohre repariert, daher der Name. Heute ist dort ein Kulturzentrum mit mindestens regionaler Ausstrahlung und eigener Identität entstanden (man fährt in die Rohrmeisterei, nicht unbedingt nach Schwerte). Dieses Kulturzentrum wird ohne öffentliche Zuschüsse von einer Bürgerstiftung getragen und finanziert sich ansonsten über Eintrittsgelder. Auch der Kultur- und Weiterbildungsbetrieb der Stadt führt dort Veranstaltungen durch und fördert dadurch das Projekt mittelbar. Unterstützt durch Fördergelder des Bundes

und des Landes NRW (Städtebauförderung, „Initiative ergreifen“) wird derzeit u.a. der Bahnhofsvorplatz renoviert. Auf diese Weise wird das klassische städtebauliche „Knochenmodell“ der Cityentwicklung gestärkt: an einem Ende das Kulturzentrum, am anderen der Bahnhofsvorplatz. Apropos: Bahnhofsvorplatz: Es gibt auch eine direkte Bahnverbindung nach Dortmund und Hagen. Ergste hat ebenfalls einen Bahnanschluss, drei Ortsbahnhöfe (Westhofen, Schwerte-Ost und Geisecke sind jedoch in der Vergangenheit aufgegeben worden. Aber die Schwerter hoffen auf ihre Wiederbelebung in der Zukunft.

Vielen Dank Herr Mork, ich denke, es gibt über Suburbanisierung hinaus viel über Schwerte zu sagen!

Mit Qualität und Schritttempo in die Zukunft Schwerte: Ziel der Suburbanisierung mit historischem Erbe

Dr. Brigitte Adam, BBSR

im Gespräch mit:



Adrian Mork

Fachbereichsleiter Stadtplanung und
Bauen der Stadt Schwerte

Foto: I. Korthals

Herr Mork, Sie selbst sind in Schwerte geboren, Ihre Eltern sind aus Dortmund hierhin „randgewandert“, sie sind also quasi Suburbanit in zweiter Generation. Heute wirken Sie als leitender Planer mit an der Zukunft Schwertes. Können Sie mir Ihre Stadt mit ein, zwei charakterisierenden Merkmalen vorstellen?

Mork: Schwerte ist eine Mittelstadt im Umland von Dortmund (ca. 47.000 Einwohner), hat einen Altstadt-Kern und liegt landschaftlich recht reizvoll zwischen bewaldeten Höhen und Ruhrwiesen. Schwerte ist Trinkwasserlieferant für Dortmund. Das Wasser wird aus der Ruhr gewonnen und als Uferfiltrat in den Ruhrwiesen aufbereitet.

Seit, und vor allem in den 1970er-Jahren hatte Schwerte steigende Bevölkerungszahlen durch Wanderungsgewinne zu verzeichnen (bis zum Höhepunkt im Jahr 1999). Die Lagegunst innerhalb der Großstadtregion, die gute Erreichbarkeit der benachbarten Großstädte (Dortmund, Hagen) und die Verfügbarkeit von Bauland korrespondierten mit dem Wunsch junger Familien Eigentum zu bilden. Sie zog es aus den Großstädten nach Schwerte.

Bereits lange vor der Suburbanisierungswelle hatte Schwerte eine starke Entwicklungsdynamik durch die Industrialisierung, die

auch hier am Rand des Ruhrgebiets stattfand (Nickelwerke, Kettenfabrik JD Theile, Gießerei Hundhausen, Eisenbahnausbesserungswerk, Waggonfabrik Brüninghaus). Die Stadt mit ihren insgesamt sieben Ortsteilen hat deswegen eine lange Tradition. Insofern fallen in Schwerte Suburbanisierung und historisch über einen noch viel längeren Zeitraum gewachsene städtebauliche Prozesse zusammen. Schwerte ist kein reiner Wohnstandort.

Gibt es innerhalb des Stadtgefüges Ortsteile oder Orte, die sich durch Neubau und Zuzug während der Suburbanisierung entwickelt haben? Und: Haben sie sich im Laufe der Jahre bis Jahrzehnte von der Bevölkerungsstruktur her verändert?

Mork: Im Großen und Ganzen sind die Ortsteile alle gleichmäßig gewachsen. Besonders gut begründbar ist das Wachstum am Ortsteil Ergste, der durch den direkten Autobahnanschluss in den 1970er-Jahren an Attraktivität gewonnen hat. Die dadurch verbesserte Erreichbarkeit des mittleren und östlichen Ruhrgebiets kann sicherlich als Dreh- und Angelpunkt des Suburbanisierungsschubs gesehen werden. Zusätzlich ist es aber auch eine schöne Wohnlage. So hat sich die Suburbanisierung nach und nach – von den besseren bis schlechteren Lagen – auf alle Ortsteile ausgebreitet.

Einen einseitigen „Ort der Suburbanisierung“ gibt es in Schwerte also nicht. So gibt es auch keine Orte homogener Alterung. Von den Altersstrukturen her gibt es zumindest beim Mittelwert keine auffallenden Abweichungen, das Durchschnittsalter in Schwerte liegt laut Demographiebericht der Stadt bei 43,3 Jahre für das Jahr 2007 (mit geringen Abweichungen im Vergleich der Ortsteile (Maximum plus 2 Jahre, Minimum minus 1,9 Jahre) und damit über dem Durchschnitt der angrenzenden Großstädte, insbesondere Dortmunds.

Gibt es heute eine größere Funktionsvielfalt?

Mork: In allen Ortsteilen gibt es ausreichende Nahversorgungsmöglichkeiten (Grundversorgung). Es gibt in Schwerte auch noch eine Reihe – im Vergleich mit anderen Innenstädten sogar recht viele – Inhaber geführte Fachgeschäfte, aber hier ist trotzdem ein Manko. Ich glaube, der Grund dafür liegt eher in der Zunahme des Onlinehandels als in dem größeren Angebot der Dortmunder Innenstadt. Schwerte kann natürlich nicht mit dem „Westenhellweg“ (Dortmunds zentraler Einkaufsstraße) konkurrieren, dessen Einzugsbereich bis ins tiefste Sauerland reicht. Allerdings orientiert sich der angrenzende Dortmunder Süden auch nach Schwerte (gemütliches Einkaufen in der Mittelstadt). Weitere Wettbewerber, die den Einzelhandel in Schwerte schwächen, sind neben dem Onlinehandel nicht integrier-

te Großstrukturen in der Region (z. B. das CentrO im ca. 60 km entfernten Oberhausen oder sogar das Factory-Outlet-Center in Roermond (Niederlande).

Gibt es markante Unterschiede zwischen Ortsteilen, die ja alle früher oder später Orte der Suburbanisierung waren, wie sind sie in die Gesamtstadt eingebunden?

Mork: Insellagen oder durch Suburbanisierung einseitig dominierte Ortsteile gibt es nicht. Es gibt aber historisch deutliche Unterschiede in den städtebaulichen Strukturen der Ortsteile, Westhofen beispielsweise hat einen eigenen kleinen Altstadtkern, während Ergste, Villigst und Geisecke – spätere Zielorte der Suburbanisierung – Streusiedlungen waren, weshalb sich ein hohes Flächenpotenzial für zusammenhängenden Neubau bot. Schwerte-Holzen und der Kreinberg wiederum charakterisiert eine Gründerzeitprägung mit Werkssiedlungen als Ausdruck der dort benachbarten Industrie (Nickelwerk, Eisenbahnausbesserungswerk).

Geht die Suburbanisierung in Schwerte weiter? Wie werden Neubauprojekte in Zeiten der Stagnation begründet, wer wird damit angesprochen und wie werden ihre Standorte ausgewählt (wenige große vs. mehrere kleine Projekte)?

Bahnhofstraße



Foto: Stadt Schwerte

Rohrmeisterei



Foto: NRW-Stiftung

Mork: Eine Feststellung möchte ich vorweg treffen, weil darüber in den letzten Jahren viel spekuliert wurde: Ein- und Zweifamilienhäuser des Bestands sind hier keine Problemkategorie. Der Generationenwechsel findet statt. Natürlich gibt es Fälle, in denen nur noch eine Person in einem Haus lebt, das vor einigen Jahren noch von vier Haushaltsmitgliedern bewohnt wurde. Zugleich findet dort, wo Häuser leer stehen, aber ein Wandel statt. Junge Familien ziehen ein.

Die Geburtenrate ist damit übereinstimmend in den letzten drei Jahren in Schwerte wieder stabil, während es vorher über alle sieben Ortsteile einen Rückgang der Einwohner um rd. acht Prozent gab. Aktuell kommen noch wachsende Zahlen an Flüchtlingen hinzu.

Ist Schwerte von einer Reurbanisierung zugunsten der benachbarten Großstadt betroffen?

Mork: In den 1990er-Jahren ebte die Suburbanisierung in Schwerte ab, auch, weil Dortmund in dieser Zeit in großem Umfang Wohnungsneubau realisiert hat. Dortmund hat auch in den letzten Jahren wieder viel gebaut, während der Neubau in Schwerte schwieriger geworden ist.

Auch ohne explizite Innenentwicklungsstrategie der Stadt sind neuere Baumaßnahmen doch stark in die bestehenden Strukturen gelenkt worden. Zunächst vakant gebliebene Bauplätze in beplanten Gebieten sind im Nachhinein genutzt worden. Außerdem hat die Angebotsverknappung Umwandlungsprojekte gefördert, indem zum Beispiel ein nur noch gering frequentiertes kirchliches Gemeindehaus abgerissen wurde, um auf dem betreffenden Kirchgrundstück Reihenhäuser des sozialen Wohnungsbaus in zentraler Lage zu errichten.

Welche Perspektiven sehen Sie für die Zukunft Schwertes innerhalb der Großstadtregion Dortmund? Was unternimmt Schwerte zur eigenen städtischen und städtebaulichen Qualifizierung?

Mork: Der geltende Flächennutzungsplan von 2005 dokumentiert eine zurückhaltende Wachstumsstrategie: kleinmaßstäbliche

Ausweisungen versus einer aggressiven Flächenentwicklung – aber: die Nachfrage ist da. Wir entwickeln uns im Bestand. Unsere drei Wohnungsbaugenossenschaften setzen stark auf Sanierungsmaßnahmen, aber auch auf den Ersatz durch Neubaubaumaßnahmen. Insgesamt zeichnet sich dadurch eine Qualifizierung des Geschosswohnungsbaus ab. Gleichzeitig steigt die Nachfrage nach barrierefreien Wohnungen in innerstädtischer Lage. Gerade ältere Menschen aus Einfamilienhäusern zieht es in den sanierten oder neu gebauten Geschosswohnungsbau. Sozialer Wohnungsbau, der heute wieder verstärkt zum Tragen kommt, soll entsprechend dem derzeit eher dezentralen Vorgehen in kleineren Einheiten realisiert werden.

Vorteilhaft für die Entwicklung Schwertes ist außerdem die neue Inwertsetzung der Ruhraue für Naherholung und Naturschutz. Viele Bereiche waren hier lange Zeit angesichts ihrer Ausweisung für die Trinkwassergewinnung unzugänglich. Schwerte ist, wie eingangs gesagt, Trinkwasserlieferant für Dortmund. Der Rückgang des Wasserverbrauchs hat zur Schließung einer Reihe von Gewinnungsanlagen geführt. Die Ruhraue insgesamt wird heute zugänglicher. Exemplarisch zu nennen ist der Verlauf des Ruhradwegs durch die Schwerter Aue, der von Winterberg im Sauerland (Ruhrquelle) bis nach Duisburg zur Mündung in den Rhein führt. Die geringere Entnahme von Trinkwasser führt aber auch zu einem Anstieg des Grundwassers und damit an einigen Stellen zur Bildung von größeren Feuchtgebieten in der Aue. Dies zieht viele selten gewordene Vogelarten an und führt zu einer ökologischen Aufwertung.

Über die Trinkwasserversorgung hinaus gibt es weitere Kooperationen mit Dortmund in einzelnen Fachbereichen, etwa bei der Feuerwehr. Eine Kooperation in puncto Siedlungsflächenentwicklung gibt es aber nicht.

Schwerte hat viele historische Gebäude, und sehr viele stehen unter Denkmalschutz, u. a. die ehemalige „Eisenbahnersiedlung“ auf dem Kreinberg, die als Ganzes erhalten wurde. Die Altstadt Schwertes ist attraktiv und ein Aushängeschild vor allem in Konkurrenz mit anderen Ruhrgebietsstädten, deren Altstädte häufig im Krieg zerstört wurden.

Interessant ist auch die Entwicklung eines Kulturzentrums in einem alten Gebäude aus der Gründerzeit, der „Rohrmeisterei“ am Rande der Altstadt. Die Bezeichnung gibt es nur in Schwerte. Es handelt sich um die alte Pumpstation der Wassergewinnung, später wurden hier Rohre repariert, daher der Name. Heute ist dort ein Kulturzentrum mit mindestens regionaler Ausstrahlung und eigener Identität entstanden (man fährt in die Rohrmeisterei, nicht unbedingt nach Schwerte). Dieses Kulturzentrum wird ohne öffentliche Zuschüsse von einer Bürgerstiftung getragen und finanziert sich ansonsten über Eintrittsgelder. Auch der Kultur- und Weiterbildungsbetrieb der Stadt führt dort Veranstaltungen durch und fördert dadurch das Projekt mittelbar. Unterstützt durch Fördergelder des Bundes

und des Landes NRW (Städtebauförderung, „Initiative ergreifen“) wird derzeit u.a. der Bahnhofsvorplatz renoviert. Auf diese Weise wird das klassische städtebauliche „Knochenmodell“ der Cityentwicklung gestärkt: an einem Ende das Kulturzentrum, am anderen der Bahnhofsvorplatz. Apropos: Bahnhofsvorplatz: Es gibt auch eine direkte Bahnverbindung nach Dortmund und Hagen. Ergste hat ebenfalls einen Bahnanschluss, drei Ortsbahnhöfe (Westhofen, Schwerte-Ost und Geisecke) sind jedoch in der Vergangenheit aufgegeben worden. Aber die Schwerter hoffen auf ihre Wiederbelebung in der Zukunft.

Vielen Dank Herr Mork, ich denke, es gibt über Suburbanisierung hinaus viel über Schwerte zu sagen!

Erst kommt Suburbia, dann die Großstadtregion!

Meckenheim: Wohn- und Arbeitsort in der Zwischenstadt

Dr. Brigitte Adam, BBSR

im Gespräch mit:

Prof. Dr. Jürgen Aring

Vorstand des Bundesverbandes für
Wohnung und Stadtentwicklung (vhw)

Foto: obs/vhw – Bundesverband für Wohnen
und Stadtentwicklung e. V



Meckenheim ist eine kleine Mittelstadt (ca. 23.000 Einwohner) im Umland von Bonn. Vor allem in den 1980er- und 1990er-Jahren hatte Meckenheim steigende Bevölkerungszahlen durch Wanderungsgewinne verzeichnet. Das Wachstum Meckenheims wurde in den 1980er-Jahren extrem von der Nähe zur damaligen Hauptstadt Bonn beeinflusst, der Anteil an Bundesbediensteten in der Bevölkerung lag zeitweise bei rund der Hälfte der Erwerbstätigen. In den letzten Jahren sind die Bevölkerungszahlen in Meckenheim stagnierend bis rückläufig.

Herr Aring, können Sie über die statistischen Daten hinaus ein paar Merkmale anführen, um Meckenheim zu beschreiben?

Meckenheim ist zwar im Wesentlichen ein zusammenhängender Siedlungsraum, doch gruppiert sich der Stadtraum um zwei Zentren: Alt-Meckenheim und Neuer Markt. Hinzu kommen noch kleinere quartiersbezogene Nahversorgungsbereiche in Merl. Diese Zersplitterung bildet eine ungewöhnliche Struktur, die die einzelnen Zentren und damit die Gesamtbedeutung von Meckenheim schwächt. Weite Teile Meckenheims sind im Zuge einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entstanden, sodass neben der historischen Kleinstadt mit nur wenigen tausend Einwohnern eine „neue Stadt“ mit einem eigenen Zentrum geplant und gebaut wurde. Meckenheim war zu Hauptstadtzeiten als Wohnstandort und Entlastungsort für Bonn gedacht. Erste Planungen sahen viel Geschosswohnungsbau vor, doch letztlich wurde in großem Stile verdichteter Einfamilienhausbau realisiert.

Gibt es innerhalb des Stadtgefüges Ortsteile oder Orte, die sich durch Neubau und Zuzug während der Wachstumsphase entwickelt haben?

Das erwähnte Konzept verdeutlicht, dass die Struktur Meckenheims Resultat großmaßstäblicher planerischer Konzepte ist und nicht etwa das Ergebnis eines langfristigen, konzentrischen Wachstumsprozesses. So finden sich in den neuen Teilen Meckenheims charakteristische Elemente einer modernen new town, wie die Trennung der Verkehrsarten, Funktionstrennung und Zentrenbildung, sowie Grünzüge und Freiraumkeile. In dieser planmäßigen Struktur liegt ein eindrucklicher Unterschied zur nur fünf Kilometer entfernten Nachbarstadt Rheinbach, einer ehemaligen Kreisstadt, die um ihr historisches Zentrum gewachsen ist.

Natürlich gibt es auch in Meckenheim gewachsene Siedlungsstrukturen, insbesondere um den Kern von Alt-Meckenheim. Außerdem sind im letzten Jahrzehnt auch kleinere Neubaugebiete entstanden, die

nicht mehr zum „großen Plan“ der Entwicklungsmaßnahme gehören.

Wie gesagt, sind in Meckenheim vor allem große, verdichtete Einfamilienhausgebiete entstanden, doch in Merl und im Rurfeld wurden auch die ursprünglichen Planungen mit Wohnblocks und Wohnschlangen realisiert. Prägend ist aber die verdichtete Bauweise mit hohen Anteilen an Reihenhausbauung. Es hatte sich im Planungs- und Bauprozess gezeigt, dass sich die Wohnwünsche und Nachfrage eher auf Einfamilienhäuser richteten.

Meckenheim wurde dennoch nicht als reiner Wohnstandort ausgebaut. Es entstanden auch Gewerbe- und Industriegebiete, die räumlich jedoch vom städtischen Siedlungsraum abgesetzt sind. Viele Meckenheimer mit Dienstleistungsberufen pendeln nach Bonn und andere Orte der Rheinebene, während in das Meckenheimer Industriegebiet auch viele Auswärtige einpendeln. Dieses Muster erscheint mir nicht ungewöhnlich für solche suburbanen Orte.

Inwiefern gibt es heute eine größere Funktionsvielfalt?

Meckenheim hat im letzten Jahrzehnt für die alltägliche Versorgung zwei neue Cluster (Lebensmittelmarkt, Discounter, Drogeriemarkt) an der Bahnhofstraße und in Merl realisiert, doch die Einkaufsqualität der Zentren (Alt-Meckenheim und Neuer Markt) hat eher abgenommen. Gerade an

der Hauptstraße in Alt-Meckenheim konnte man über die Jahre das Schließen von Geschäften (z. B. Spielwaren, Buchhandlung, Mode und Textilien) und zunehmende Leerstände beobachten. Der „neue Markt“ steht etwas besser da, auch weil es dort ein differenziertes Fachärzteangebot gibt. Gastronomie ist nur in einem begrenzten Angebot vorhanden. So kann Meckenheim nicht mit der Funktionsvielfalt konkurrieren, die sich in der Rheinbacher Innenstadt herausgebildet hat. Die Gefährdung der Einzelhandelsangebote liegt meines Erachtens nicht nur in der Konkurrenz zu den großen Zentren Bonn und Köln, sondern auch in den wachsenden Anteilen des Onlinehandels und generell einer großen räumlichen Mobilität der Bevölkerung und damit einer Streuung der Kaufkraft.

Beobachten Sie weitere bauliche Veränderungen in Meckenheim im Laufe der Jahre bis Jahrzehnte?

Seit zehn, zwölf Jahren zeichnet sich eine Nachverdichtung in Meckenheim ab. Große Gärten werden teils zu Baugrund, und Gewerbebrachen werden wieder genutzt. Die gewachsenen städtebaulichen Strukturen in Alt Meckenheim – inklusive der Hauptstraße als zentralem Nahversorgungsbereich – scheinen besonders attraktiv zu sein.

Wichtig ist der Ausbau der Bahnlinie nach Bonn mit 15 bis 30-Minuten-Takt, dem Bau vieler neuer Haltepunkte zwischen Rheinbach und Bonn, sowie der Verkürzung des

Neubauprojekt am Bahnhof



Altbestand



eingleisigen Teils der Strecke. Seit kurzem ist die Strecke als S-Bahn eingestuft. Eine Elektrifizierung steht allerdings noch aus. Jedenfalls wird die Bahn gut genutzt und für die bedienten Orte an der Strecke Bonn-Euskirchen bildet sie eindeutig einen Standortvorteil und Entwicklungsimpuls. Bezeichnenderweise hat Meckenheim jüngst hinter dem Bahnhof ein neues Wohngebiet erschlossen. Es ist eines von drei Neubaugebieten, die seit 2000 entstanden. Die prägende Wohnform ist auch hier zwar wiederum das Einfamilienhaus, doch es wurde auch Mietwohnungsbau (Geschosswohnungsbau mit um die drei Geschosse) realisiert. Beim Baugebiet am Bahnhof wurden auch eine Kita und eine Seniorenwohnanlage integriert.

Herr Aring, mit dem Hinweis auf die Seniorenwohnanlage sprechen Sie bereits eine Veränderung der Meckenheimer Bevölkerungsstruktur an.

Eine Stadt, die so rasch gewachsen ist und in ihrer Expansionsphase besonders viele junge Familien angezogen hat, verändert sich natürlich binnen einer Generation dramatisch. Statistisch schlägt sich das dann in einem Bevölkerungsrückgang in den älteren Siedlungsgebieten und einer Alterung der Bevölkerung nieder. Nennenswerte Leerstände bemerke ich nicht. Bisher absorbiert die Nachfrage vom Markt die Wohnungsangebote, die im Generationenwechsel frei werden. Allerdings waren die Immobilienpreise längere Zeit stabil, was

auf einen ausgewogenen Nachfragemarkt hingedeutet hat. In den letzten zwei Jahren hat die Nachfrage wie in allen leistungsstarken Ballungsräumen wieder angezogen.

Heute schon sind in vielen Mehrpersonenhaushalten die Kinder erwachsen geworden und ausgezogen. Mitunter verlassen junge Erwachsene zwar das Elternhaus, bleiben aber in Meckenheim. Wer hier in der Region einen Studienplatz belegt, bleibt durchaus in Meckenheim wohnen und zieht dort allein oder als Wohngemeinschaft in eine Mietwohnung. Dabei muss berücksichtigt werden, dass nicht nur Bonn Universitätsstandort ist, sondern dass es auch im benachbarten Rheinbach eine Fachhochschule gibt.

Wenn junge Menschen in Meckenheim wohnen bleiben, wo gibt es denn Freizeit- und Kulturangebote für sie? Oder: Wohin gehen Sie in Ihrer Freizeit?

Ein Anziehungspunkt für jüngere Jugendliche ist vor allem die Nachbarstadt Rheinbach, die etwas mehr Angebote bereit hält als Meckenheim. Je älter die Jugendlichen werden, desto mehr richtet sich ihr Interesse auf Angebote in Bonn und Köln.

Altersunabhängig sind die Kultur- und Freizeitangebote in der suburbanen Umgebung Meckenheims. Bonn oder Köln sind Anziehungspunkte zu besonderen Anlässen oder zum Einkaufen, aber es gibt auch Angebote in der Suburbia, die m.E. eine höhere An-

Entwicklung Meckenheim in den 1970er-Jahren



Neuer Markt



ziehungskraft entfalten, als etwa die Bonner Nebenzentren, die auch nicht weit entfernt sind: Das Drehwerk als vielfältiges Kulturzentrum in Adendorf gleich um die Ecke, das Einkaufszentrum in Berkum (beides Orte der benachbarten Gemeinde Wachtberg), die Kurstadt Bad Neuenahr oder das neue Kulturzentrum in Morenhoven (Gemeinde Swisttal) ebenso wie die Naherholungsmöglichkeiten an der Ahr oder im direkt angrenzenden Kottenforst. In der umgebenden Suburbia ist alles schnell mit dem Auto zu erreichen.

Geht die Suburbanisierung in Meckenheim aus Ihrer Sicht weiter oder dominieren Reurbanisierungsprozesse? Was passiert in Meckenheim zur Gestaltung der Zukunft?

Suburbanisierung findet nur dort statt, wo auch neu gebaut wird. Das ist in Meckenheim in kleinerem Umfang der Fall. Viel mehr Angebote gibt es in anderen Randbereichen Bonns: in St. Augustin oder Hennef. Auch Bornheim – zwischen Bonn und Köln – stellt zur Zeit viel Bauland und Wohnungsneubau zur Verfügung. Die Gemeinde wächst von den Einwohnerzahlen her sehr stark.

Eine Reurbanisierung in Bonn hat demgegenüber deutliche Grenzen. Bonn ist eine kleine Großstadt, die gar nicht mehr so viel Potenziale zum Wachsen hat. Das Wachstum der Region wird sich vor allem in ihrer Suburbia abspielen. Die gesamte Region ist eine Zwischenstadt par excellence, keiner kann ohne den anderen.

In qualitativer Hinsicht passiert in Meckenheim gegenwärtig einiges. Die neuen Baugebiete sind durchgrünt, neue Einfamilienhausgebiete entstehen zentral um den neuen Markt, das geplante Zentrum. Hierhin soll zur Stärkung der Zentralität auch das Rathaus verlegt werden. Es findet eine Reihe von Erneuerung- und Sanierungsmaßnahmen statt. Allerdings steht Meckenheim, wie viele Städte in Nordrhein-Westfalen, finanziell schlecht da. Was aus meiner Sicht in dieser Situation fehlt und Meckenheim wirklich einen Schritt in Richtung Qualifizierung der Angebote und der städtebaulichen Erscheinung voran bringen könnte, wären klare planerische Konzepte und ein langer Atem bei der Realisierung. Meckenheim hat begrenzte finanzielle Ressourcen (um nicht von kommunaler Armut zu sprechen), und deshalb müsste es die interessanten Investitionen weniger als Einzelmaßnahmen behandeln, sondern als Bausteine in ein größeres Konzept einbinden. In der Vergangenheit hat es einige solcher Investitionen gegeben – von Banken, Kirchen, Wohlfahrtsverbänden und privaten Akteuren – die für Meckenheim mehr positive stadtstrukturelle Effekte hätten bringen können. So zeigt sich, dass die Qualifizierung der Zwischenstadt leichter gefordert als umgesetzt ist.

Vielen Dank Herr Aring für Ihren Bericht aus der Zwischenstadt. Weiter zu beobachten ist sicher, inwieweit die Bemühungen umgesetzt werden können, die schon länger vorhandenen, geplanten Zentren zu stärken. Dies ist sicherlich eine besondere Herausforderung in einer Suburbia, die sich offenbar punktuell in einem durchaus vernetzten System funktional anreichert.

Hennef an der Sieg – städtisch, dörflich, dynamisch

Dr. Brigitte Adam, BBSR

im Gespräch mit:

Klaus Heuschötter

Lokalredakteur der Rhein-Sieg Rundschau und des Rhein-Sieg-Anzeigers

Foto: Andrea Hauser



Hennef ist eine Mittelstadt im dynamischen Köln-Bonner Raum mit 46.399 Einwohnern (31.12.2014). Innerhalb der ohnehin stark wachsenden Großstadtregion sticht Hennef als Wachstumskern noch einmal besonders stark heraus. Die Bevölkerungszahlen sind seit der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre erheblich angestiegen. Der Beginn des Booms fiel zusammen mit dem Bau der A 560, der die vormals bestehenden Engpässe zwischen der nahe gelegenen Kreisstadt Siegburg und Hennef behoben hat. Seitdem leben ca. 60 Prozent mehr Einwohner in Hennef.

Die Stadt erstreckt sich vom Siegtal bis in höher gelegene Bereiche und besteht aus vielen unterschiedlich großen Ortsteilen. Es gibt genauso alte Fachwerkhäuser wie neue Architektur. Das Zentrum befindet sich an der Sieg, rund acht Kilometer entfernt von Siegburg. Es besteht eine direkte Bahnverbindung nach Köln und zum Flughafen Köln-Bonn (ca. 20 Minuten Fahrtzeit zum Flughafen, 30 Minuten bis in die Kölner Innenstadt). Über die Autobahn ist Bonn – theoretisch – in 20 Minuten zu erreichen.

Herr Heuschötter, als gebürtiger und erfahrener Großstädter leben Sie mittlerweile seit vielen Jahren in einer suburbanen Mittelstadt. Gleichzeitig berichten Sie als Lokalredakteur über die Geschehnisse in Ihrer Stadt. Können Sie über die statistischen Daten und Lageeigenschaften hinaus ein paar Merkmale anführen, um Hennef zu beschreiben?

Heuschötter: 1994 bin ich die „Stadt der 100 Dörfer“ oder die „Sportstadt Hennef“ gezogen. So wird Hennef inzwischen gern in den offiziellen Image-Broschüren titulierte. In Leitbildern wird die Dualität von Stadt und Land als Stärke herausgestellt, womit städtische Infrastruktur im Zentralort, dörflicher Charakter in den Außenorten und die grüne Landschaft dazwischen gemeint ist,

die im Siegtal zwischen den Ortschaften Stadt Blankenberg und Bödingen aus kulturellen Gründen sogar unter Denkmalschutz steht. Das Prädikat Sportstadt rührt nicht zuletzt daher, dass der Fußballverband Mittelrhein in Hennef eine Sportschule unterhält, die auch Ringern und Boxern als Leistungszentrum dient. Stolz ist man auf den FC Hennef 05, der 2014/2015 sogar in der Regionalliga West gespielt hat.

Überregional hat Hennef außerdem durch Messe-Veranstaltungen auf sich aufmerksam gemacht; diese Ära ist allerdings vorbei, aus der Messehalle wurde ein Möbelhaus. Eine geschichtliche und touristische Perle ist der Stadtteil Stadt Blankenberg, ein einstiger Kleinstaat, mit sehenswerter Burgruine, alter Stadtmauer, Fachwerkhäusern, Museum und trutzigen Türmen.

Hat sich im Zuge des enormen Bevölkerungswachstums auch eine größere Funktionsvielfalt entwickelt?

Heuschötter: Ja und nein. Nein, weil Hennef zum Beispiel trotz Bevölkerungsbooms nicht mit einem Krankenhaus oder einem Freibad aufwarten kann – weshalb Hennef von den damit verbundenen finanziellen Belastungen verschont geblieben ist. Dem Wohnen hinterher hinkt trotz Ausweisung eines zweiten Gewerbegebiets sicher auch das Arbeitsplatzangebot.

Das stimmt. Hennef ist ganz klar eine Auspendlergemeinde, es pendeln ungefähr doppelt so viele Erwerbstätige, die dort wohnen, zum Arbeiten in eine andere Stadt wie Beschäftigte nach Hennef zum Arbeiten einpendeln.

Heuschötter: In der Gastronomie ist, abgesehen von Fast-Food-Anbietern, ebenfalls keine Angebotszunahme zu verzeichnen. In Außenorten, die zum Teil auch stark gewachsen sind, haben Gasthöfe sogar geschlossen.

Jetzt komme ich aber dann doch auch zum „Ja“: Einen Schub hat sicherlich die Kultur erfahren. Neben dem Programm der Stadt, die eine Musikschule betreibt und mit den Nachbarkommunen eine Siegtal-Festival-Kooperation eingegangen ist, sind bürgerschaftliche Kultur-Motoren wie der

Kur-Theater-Verein aktiv, der das letzte Hennefer Kino vor der Schließung gerettet hat und neben dem Filmgeschäft eine beliebte Bühne für Konzerte, Kabarett, Comedy und Talkshows bietet.

Überörtliche Ausstrahlung haben Bildungseinrichtungen: das Carl-Reuther-Berufskolleg des Rhein-Sieg-Kreises mit rund 3.000 Schülern, eine weitere Berufsschule des Vereins für europäische Sozialarbeit, Bildung und Erziehung sowie die private Rhein-Sieg-Akademie für realistische bildende Kunst und Design. Zudem gibt es einen Nebencampus der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg.

Werden damit hauptsächlich Schüler aus umliegenden kleineren Gemeinden angesprochen oder auch aus Siegburg, Köln oder Bonn?

Heuschötter: Die Berufsschüler kommen aus der Umgebung, aber auch aus Köln oder Bonn.

Außerdem möchte ich bei meinem „Ja“ zur Funktionsvielfalt noch auf die traditionell ausgeprägte Vereinslandschaft in Hennef hinweisen. Wir haben zum Beispiel Heimatvereine in den Orten oder Gesangsvereine, und nicht zu vergessen sind unsere Karnevalsvereine.

Sind das Vereine der Alteingesessenen?

Fachwerkidylle in Weidergoven sowie in Lanzenbach, zwei der 100 Hennefer Dörfer



Heuschötter: Unter den Mitgliedern sind genauso Neubürgerinnen und Neubürger. Sie sind sogar besonders aktiv und lassen sich gerne in „Spitzenpositionen“ der Vereinsorganisation wählen.

Ein weiterer Bereich, der mir einfällt, weil es darin einen deutlichen Funktionszuwachs gegeben hat, ist der des Einzelhandels. Filialisten, darunter Saturn, und die Discounter haben Hennef als Einkaufsstadt entdeckt, das Möbelhaus Müllerland hat sich angesiedelt, weitere Ladenlokale entstehen, der Einzugsbereich ist regional. Kürzlich feierte die Stadt einen kräftigen Anstieg ihrer Einzelhandelszentralität. Stand der Index 2005 bei 66,6 % sind es jetzt 85,9 %.

Das liegt meines Wissens über dem Durchschnitt im Rhein-Sieg-Kreis. Wie sehen denn die Aktionsradien der Hennefer aus? Beim Einkaufen, aber auch auf dem Weg zur Arbeit oder in der Freizeit?

Heuschötter: Beim Kauf nicht alltäglicher Güter greifen die Hennefer in der Mehrzahl sicher auf die Angebote in den großen Städten Bonn und Köln zurück, wo viele auch ihre Arbeitsplätze haben. Auch, wer „erstklassigen“ Fußball im Stadion erleben möchte, muss mindestens nach Köln fahren. Für die eigene sportliche Betätigung gibt es ein ausreichendes örtliches Angebot. Wer, wie ich dem Sportkegeln frönt, hat die nächstgelegene Möglichkeit dazu im benachbarten Sankt Augustin.

Gibt es innerhalb des Stadtgefüges Ortsteile oder Orte, die sich hauptsächlich durch Neubau und Zuzug während der Wachstumsphase der letzten 30 Jahre entwickelt haben?

Heuschötter: Komplett neu entstanden ist in den vergangenen zehn Jahren der Stadtteil „Im Siegbogen“ inklusive S-Bahn-Station im Osten des Zentralorts, der sich ebenfalls in mehrere Richtungen ausgedehnt hat. Dazu kamen Arrondierungen in den Dörfern und zum Teil umstrittene Neubaugebiete etwa in Bröl, Warth und Geisbach sowie im Subzentrum Uckerath, wo eine Planung weitere 160 Einfamilienhäuser vorsieht. In einem Entwicklungskonzept hat sich die Stadt in den 1990er-Jahren eine Grenzmarke von 50.000 Einwohnern gesetzt, die nicht überschritten werden soll. Vermeiden will man, dass Ortschaften wie etwa Happerschoß und Heisterschoß durch Randbebauungen zusammenwachsen.

Im Zentralort Hennef – direkt an der Sieg gelegen – hat der Niedergang der Maschinenbau-Industrie Brachflächen hinterlassen, auf denen in den vergangenen 20 Jahren zum überwiegenden Teil Wohnungsbau stattgefunden hat. Das Quartier Chronos, benannt nach dem früheren Chronos-Waagen-Werk, fand wegen seiner architektonischen Auffälligkeit Beachtung. Für das Entwicklungsgebiet Hennef-Mitte (Innenstadt südlich der Bahn, also nicht direkt an der Sieg) gab es die Hoffnung einer großen Telekom-Ansiedlung und die Idee einer

S-Bahn-Station „Im Siegbogen“



Neubaugebiet Hennef-Mitte mit Pendlerparkhaus



Shopping-Mall. Heute stehen dort Wohngebäude, eine Seniorenresidenz mit Pflegeheim, ein Parkhaus, das sogenannte Generationenhaus mit Seniorencafé, Kita und Vereinsräumen sowie ein Reha-Gebäude. Moderne urbane Züge trägt der ebenfalls zu Hennef-Mitte zählende Platz Le Pecq auf der Südseite des Bahnhofs.

Neue Wohnsiedlungen entstanden weiterhin im ältesten Ort „Geistingen“, wo zum einen das Gelände des Abtshofes (ein früheres Jugendhilfzentrum des Landschaftsverbandes Rheinland) und zum anderen die Flächen des aufgegebenen Redemptoristenklosters bebaut wurden.

Offenbar gibt es eine enorme Anzahl an Neubauprojekten! Da Hennef schon so lange und anscheinend jeweils als Ergebnis größerer Projektierungen wächst, gibt es denn Gebiete, in denen vorrangig viele ältere Menschen mit besonderen Ansprüchen an ihre Wohnumgebung leben? Oder gibt es Gebiete, die heute zugunsten der neueren Bereiche nicht mehr so attraktiv sind?

Heuschötter: Aus eigener Anschauung oder aus öffentlichen Diskussionen kenne ich keine Probleme ganzer Ortsteile. Ein Thema ist gegenwärtig allerdings die Verbesserung der Mobilität älterer Menschen auf den Dörfern. Der Zentralort Hennef ist gut mit dem ÖPNV angebunden und dort gibt

es auch eine hohe Dichte unterschiedlicher Funktionen. Das ist in den kleineren „Hennefer Dörfern“ nicht der Fall. Die Menschen dort sind auf das Auto angewiesen, Ältere sind aber nicht mehr so automobil.

Deswegen beteiligt sich Hennef an dem Seniorenprojekt „Mitten im Leben“, das sich der ganzheitlichen Förderung von Gesundheit, Lebens- und Wohnqualität von älteren Menschen in ländlichen Gebieten widmet und vom nordrhein-westfälischen Gesundheitsministerium gefördert wird. In diesem Kontext werden u.a. Mitfahrerbanken vorgeschlagen. Dort setzen sich die Senioren hin, um zu signalisieren, dass sie gerne mitgenommen würden.

Wie sehen Sie und die Hennefer das Wachstum? Werden auch Nachteile und Kapazitätsgrenzen – über das erwähnte Entwicklungskonzept der Stadt hinausgehend – thematisiert?

Deutlich spürbar ist der zunehmende Autoverkehr. Während der Zentralort Hennef in der 1980er-Jahren mit dem Bau der Autobahn 560 seine Umgehung erhalten hat – zuvor hatte es zu bestimmten Uhrzeiten gar keinen Zweck etwa vom nahen Siegburg nach Hennef zu fahren, weil die komplette Strecke zugestaut war – leidet heute vor allem das von der Bundesstraße 8 durchschnittene Subzentrum Uckerath unter der Verkehrslast mit täglich 17.000 Fahrzeugen und hohem Anteil von Schwerlastwagen. Der Bau einer Uckerather Ortsumgehung ist seit Jahrzehnten ein politisches Dauer(streit)thema. Der Straße entgegenstehen der Naturschutz und je nach Trassenvariante auch Anwohner-Interessen. Noch jung ist eine Bürger-Initiative, in der sich Anlieger zusammengeschlossen haben, die sehr skeptisch die Planung für ein neues Gewerbegebiet namens Kleinfeldchen am Übergang der A 560 zur B 8 begleiten.

Vielen Dank Herr Heuschötter! Hennef präsentiert sich mit seinen zahlreichen Neubauprojekten. Der Zentralort an der Sieg wurde in den letzten Jahren städtisch angereichert und erweitert. Auch die Ortsteile wachsen, aber das Wachstum hat auch „Nebenwirkungen“.

Place Le Pecq



Hannover unter Wachstumsdruck: Reurban und suburban – gegenläufige Trends überlagern sich

Dr. Brigitte Adam, BBSR

im Gespräch mit:

Susanne Borchert

Regionalplanerin/Bauberrätin
im Team Regionalplanung der Region
Hannover mit dem Schwerpunkt
Steuerung der regionalen Siedlungs-
und Einzelhandelsentwicklung.

Foto: Claus Kirsch



Die Region Hannover (rd. 1,1 Mio. Einwohner) umfasst die Landeshauptstadt Hannover und das angrenzende Umland mit seinen Mittel- und Kleinstädten, Kernorten der kleineren Gemeinden sowie ländlichen Siedlungen. Zentralörtliche Funktionen der unterschiedlichen Stufe werden vom Oberzentrum Hannover, 10 Mittelzentren und 13 Grundzentren wahrgenommen. Nach einer Phase der Stagnation verzeichnet die Region Hannover wieder wachsende Bevölkerungszahlen nahezu in der gesamten Großstadtregion.

Frau Borchert, Sie beobachten die Entwicklung der Region, in der Sie tätig sind schon länger. Wie sehen Sie die Region Hannover im Spannungsfeld zwischen Suburbanisierung und Reurbanisierung – erst einmal ganz allgemein, bevor wir konkrete Schlaglichter betrachten?

Borchert: Wachstum und Suburbanisierung fanden in der Region Hannover vornehmlich in den 1960er- und 1970er-Jahren statt, weniger in den 1980er-Jahren, als die Suburbanisierung deutlich abgeschwächt verlief. In den 1980er-Jahren verzeichnete die Region analog zum damals deutlich spürbaren Süd-Nord-Gefälle der wirtschaftlichen Entwicklung kein Wachstum. Das änderte sich erst wieder ab 1990. Die norddeutschen Regionen – vor allem Hannover – waren in dieser Hinsicht Gewinner der Wiedervereinigung und auch der Ostöffnung.

Die neunziger Jahre brachten starke Bevölkerungszuwächse in Verbindung mit verstärkter Suburbanisierung. Die Nachfrage nach Wohnbauland stieg erheblich und auf Seiten der Städte und Gemeinden bestand

ein hoher Handlungsdruck, entsprechende Bedarfe zu decken. Der Wohnungsmarkt in der Region war dicht, denn zeitgleich war die Baby-boomer-Generation zu Nachfragern – auch nach Ein- und Zweifamilienhäusern geworden. Mehrere Städte und Gemeinden, darunter auch Hannover – leiteten in dieser Phase städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen zur Ausweisung neuer großer Baugebiete ein. Ziel war es u. a. die Bodenpreise „zu deckeln“ und später Infrastrukturkosten umlegen zu können. Da die bisher meist landwirtschaftlich genutzten Flächen aber i. d. R. auch auf dem Verhandlungswege erworben werden konnten, wurden die meisten Entwicklungen nicht als „städtebauliche Entwicklungsmaßnahme“ auf der rechtlichen Grundlage des BauGB fortgeführt. Außerhalb Hannovers entstanden in diesem Zuge mehrere größere Siedlungserweiterungen für überwiegend eigengenutzte Ein- und Zweifamilienhäuser sowie Reihenhäuser. Seit der Jahrtausendwende gewinnt die Stadt Hannover beständig Einwohner hinzu. Gleichzeitig wandern aber auch Menschen von der Kernstadt ins Umland ab, einerseits wegen des Baulandpreisgefälles aber andererseits auch, weil

Wohnungsbedarfe und -präferenzen vielfach innerhalb der Stadt Hannover nicht zu erfüllen sind. Trotz steigender Bevölkerungszahlen in der Landeshauptstadt heißt das insgesamt nicht, dass die Suburbanisierung gebremst wäre.

Hat Hannover in den 1990er-Jahren selbst Bauland neu erschlossen, Innenentwicklung betrieben oder neue Stadtteile geplant?

Borchert: Ein prominentes Beispiel für eine gelungene Innenentwicklung ist die Reaktivierung und Umwandlung des „Pelikanviertels“, ein innenstadtnaher ehemaliger Industriestandort mit einer hohen Nutzungsmischung und hochwertigem Wohnungsbau. Am Rande Hannovers ist in Nachbarschaft zum EXPO-Gelände Ende der neunziger Jahre der Stadtteil Kronsberg entstanden. Ein mit aktuell rd. 3.000 Wohneinheiten ökologisch und sozialräumlich ambitioniertes, baulich gemischtes Quartier. Planerische Überlegungen zur Bebauung dieses landwirtschaftlich genutzten Bereichs im Süden Hannovers gab es bereits in den 60er-Jahren. Erst mit der Durchführung der Weltausstellung EXPO 2000 in Hannover und den damit verknüpften Möglichkeiten des Infrastrukturausbaus und aufgrund umfassender Förderprogramme für den Mietwohnungsbau konnte diese nachhaltige Stadterweiterung umgesetzt werden. Verschiedene Standort- und Erschließungsvarianten waren damals u. a. auch Gegenstand eines Raumordnungsverfahrens mit Umweltverträglichkeitsprüfung. Auf der

Basis eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs und begleitet durch intensive Öffentlichkeits- und Bewohnerbeteiligung ist trotz der Randlage ein durchaus urbaner Stadtteil mit sehr guter Infrastrukturausstattung, qualitativollen öffentlichen Räumen und hohem Freiflächenanteil entstanden.

Wie haben sich die Umlandgemeinden positioniert?

Borchert: Aus der Entwicklung der Umlandgemeinden sticht besonders die Stadt Langenhagen heraus. Positiv wirken hier auf die Stadtentwicklung insgesamt eine besondere verkehrliche Lagegunst durch den Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen und die Anbindung an die A2 (Ost-West) und an die A7 (Nord-Süd) sowie eine doppelte Schienenanbindung (Stadtbahn und S-Bahn). Im Umfeld des Flughafenstandortes sind umfangreiche Gewerbegebiete entstanden, was eine positive Arbeitsstättenentwicklung bedingt. Zusätzliche Erweiterungen für die Ansiedlung flughafenaffiner Nutzungen sind vorgesehen.

Zeitgleich zum neuen Stadtteil Kronsberg in Hannover entstand in Langenhagen in einem eher ländlichen Umfeld die Wohnsiedlung „Weiherfeld“ nördlich des Flughafens außerhalb des sogenannten Siedlungsbeschränkungsbereichs. Auch dieses Stadtentwicklungsprojekt steht im engen Zusammenhang mit der durch die EXPO 2000 angestoßenen Infrastrukturerweiterung. Durch den Ausbau des nördlichen Eisenbahnastes für den S-Bahnbetrieb er-

Pelikanviertel



Garbsen-Mitte



hielt dieser neue Stadtteil einen modernen S-Bahnhaltepunkt und eine sehr attraktive Anbindung an das Oberzentrum Hannover. Der Flughafen bedingt eine restriktive Siedlungsbeschränkung – weshalb auch in der eigentlichen Kernstadt nur an wenigen Standorten neue Wohngebiete realisiert werden können. Um auch mittelfristig einen Bedarf an Bauland für Ein- und Zweifamilienhäuser zu decken, ist eine Erweiterung der Wohnsiedlung „Weiherfeld“ in Vorbereitung. Neben einer Abstimmung mit dem Landschaftsschutz dürften sich bei weiter wachsender Bevölkerung aber auch Fragen zur adäquaten Ausstattung mit öffentlicher Infrastruktur (Kita, Hortbetreuung und Angebote für Jugendliche) stellen.

Auch in kleineren Gemeinden ist die Suburbanisierung nicht zum Stillstand gekommen. Vom momentanen Boom profitieren sogar die von Hannover entfernteren liegenden Gemeinden insbesondere im Norden der Region. In der Suburbia finden aber nicht nur Neuausweisungen am Rand statt, es wird gleichzeitig nachverdichtet.

Problematisch ist allerdings mitunter die Zentrenentwicklung. Kleine Zentren, die nicht gewachsen sind, wie beispielsweise das kleine Nahversorgungszentrum in einem 1960er-Jahre Wohngebiet der Kleinstadt Hemmingen lassen Federn. Hemmingen grenzt direkt an Hannover und steigert seine Lagegunst jetzt noch durch eine Stadtbahnverbindung in die Landeshauptstadt. Die Wohnnutzung ist stabil und nachgefragt, auch in diesem älteren Gebiet, das in aufgelockerter Bauweise ver-

schiedene Gebäude- und Wohnformen vom Mehrgeschoss bis zu Atriumbungalows verbindet. Trotzdem funktioniert das Nahversorgungszentrum – auch aufgrund des Struktur- und Standortwandels im Einzelhandel und eines veränderten Einkaufsverhaltens nicht mehr so, wie es ursprünglich einmal vorgesehen war.

Wie entwickeln sich die Zentren in den Gemeinden der Suburbia insgesamt, sind sie vielfach gefährdet?

Borchert: Vielleicht kurz vorweg: In der Wahrnehmung der Praxis spielt der Begriff Suburbia keine Rolle. Es geht um die einzelnen Gemeinden. Konkret zu Ihrer Frage: Im Falle so eines kleinen Zentrums wie Hemmingen sind es neue Discounterstandorte in der Nähe, die mit ihm in Konkurrenz treten. Die Filialisten haben heute Strukturen, die in diese Zentren aus den 1960er-Jahren nicht mehr hinein passen. Damit bleibt die Kaufkraft zwar vor Ort, aber nicht am ursprünglich geplanten Standort. Generell gibt es im suburbanen Raum eine Mehrfachorientierung, die Standorte werden anlassbezogen ausgewählt.

Die „grüne Wiese“ aus früheren Jahren zieht zudem Kaufkraft aus den Zentren. Davon betroffen sind auch größere, mittelstädtische Zentren. Nehmen wir zum Beispiel Laatzen und Garbsen – zwei in den 1960er-Jahren als Entlastungsstandorte für Hannover entwickelte Mittelzentren mit ihren vom Reißbrett geplanten Zentren.

Kronsberg-Stadtrand



Auch hier sind funktionale und städtebauliche Probleme sichtbar. Gut funktioniert dagegen die neue Innenstadt in Lagenhagen mit dem City Center. Es handelt sich um eine Zentrumsbildung mit Stadtbahn-anbindung, angrenzendem verdichteten, mehrgeschossigen Wohnungsbau und einem attraktiven, vielfältigen Einzelhandelsbesatz. Die älteren Geschäftslagen außerhalb der überwiegend als Einkaufszentren konzipierten und gemanagten Einkaufslagen in der Innenstadt haben durch diese Entwicklung natürlich an Kundenfrequenz verloren. Inwiefern sich auch der wachsende Onlinehandel auf die alten und neuen zentralen Standorte in Suburbia auswirken wird, lässt sich noch nicht ermes-sen. Dort, wo mehr als nur „Einkaufen“ geboten wird, dürften die negativen Auswirkungen meines Erachtens geringer ausfallen. Auch da hat Suburbia etwas zu bieten, kann aber nicht mit der Vielfalt und Vitalität sowie der städtebaulichen Qualität der öffentlichen Räume in der Landeshauptstadt Hannover mithalten. Die historische gewachsenen Mittelstädte wie Burgdorf, Neustadt am Rübenberge, Wunstorf oder Springe mit ihren noch erkennbaren mittelalterlichen Spuren im Stadtbild stehen da ebenfalls vor großen Herausforderungen, weil sich der nicht integrierte Einzelhandel am Stadtrand der eigenen Stadt oder der Nachbarkommune belastend auswirkt.

Welche Rolle spielen diese Mittelstädte heute in der Region?

Borchert: Sie sind als geplante Entlastungs-orte in ihren Kernstädten ähnlich strukturiert wie die Großstadt. Das heißt, die sozialräumlichen Probleme sind dort ähnlich gelagert wie in der Landeshauptstadt. Die baulich-räumlichen Verknüpfungen sind dabei teilweise so eng, dass die kommunalen Grenzen visuell nicht wahrnehmbar sind. Insgesamt ist die als monozentrale Region eingestufte Region Hannover tendenziell polyzentraler geworden.

Gibt es Gemeinden, die von der Bevölkerung, dem Wohnungsbau und den Funktionen her einheitlicher strukturiert sind?

Borchert: Ja, die gibt es in der Region: Burgwedel, Isernhagen und die Wedemark beispielsweise haben sehr hohe Anteile an Ein- und Zweifamilienhausbebauung, zum Teil sehr gehoben. Das betrifft im Großen und Ganzen den Norden von Hannover mit Ausnahme von Langenhagen.

Die einwohnerstärkste Stadt, die ebenfalls als Entlastungsstandort für das Oberzentrum Hannover konzipiert wurde und im Zuge der Gebietsreform Anfang der 1970er-Jahre aus mehreren, teilweise verdichteten und auch gänzlich ländlichen Siedlungen zusammengefügt wurde, ist Garbsen. Hier hat sich ein Technologiestandort der Universität Hannover angesiedelt. Dies ist ein Beispiel für eine großstädtische Funktion, die Suburbia erobert. Für die Stadtentwicklung Garbens werden von dieser Ansiedlung weitere Impulse erwartet. Aufgrund der heterogenen und polyzentrischen Siedlungsstruktur und einer vergleichsweise ungünstigen Schienenanbindung nicht ganz unproblematisch, weil die Stadt in ihren zentraleren Lagen bisher an keinem Schienenstrang liegt. Außerdem hat die Zentrumsentwicklung auch hier nicht so gut funktioniert. In dieser Unvollständigkeit bleibt ein essenzieller Unterschied zwischen Suburbia und der Landeshauptstadt.

Welche Perspektiven sehen Sie für Hannovers Suburbia? Welche aktuellen Projekte werden umgesetzt?

Borchert: Wie ich eingangs schon gesagt habe, die Suburbanisierung geht weiter, die Kapazitäten Hannovers reichen für eine umfassende und anhaltende Reurbanisierung gar nicht aus.

In der Suburbia setzen laufende Projekte an der Qualifizierung der Zentren an. Laatzen zum Beispiel arbeitet an der Qualifizierung der innerstädtischen öffentlichen Räume. Damit soll nur exemplarisch angedeutet werden, dass die Suburbia auf Gemeindeebene eigenständig versucht, sich städtebaulich und von der Funktionalität her weiter zu qualifizieren. Die Region Hannover beabsichtigt, Planungskosten für Maßnahmen und Projekte der Innenentwicklung finanziell zu fördern. Der Nabel der Region ist und bleibt aber Hannover.

Welche Angebote gibt es denn in der Suburbia Hannovers noch – außer ganz abstrakt Wohnen, Gewerbe und Versorgen?

Die Naherholung hat in der Region Hannover als regionale Aufgabe eine herausragende Bedeutung. Die Möglichkeiten der Freizeitgestaltung und der freiraumbezogenen Naherholung sind aufgrund vielfältiger auch investiver Maßnahmen sehr gut. Mit dem sogenannten „Grüne Ring“ wurden insbesondere die Übergänge der Großstadt ins Umland auch für die Naherholung aufgewertet und ein durchgängiges, ausgeschildertes Radwegenetz geschaffen. Das Projekt „Gartenregion“ wurde 2009 mit einem umfangreichen Kultur- und Besichtigungsprogramm gestartet und hat das Ziel, die hohe Naherholungs- und Erlebnisqualität auch außerhalb Hannovers, die als „Stadt der Gärten“ bekannt und wahrgenommen wird, ins Bewusstsein zu rücken. Es wird seither mit wechselnden Schwerpunkten weitergeführt. Im Jahr 2016 steht u. a. „Land Art“ auf dem Programm. Außerhalb der Stadtgrenze Hannovers beginnt auch sonst keine kulturelle Ödnis. Ein echter Leuchtturm ist das Schloss Landestrost in Neustadt am Rübenberge mit einem vielfältigen Kulturangebot (Musik, Theater, Kabarett, Ausstellungen etc.), welches vom Fachbereich Kultur der Region Hannover organisiert wird. Das kulturelle Angebot in der Region Hannover ist insgesamt sehr vielfältig und deckt alle Bereiche ab. Von Rock und Blues im Gewerbe-

gebiet bis Klassik im alten Fachwerkhaus reicht das Angebot allein in Isernhagen. Hinzu kommen Kleinkunsthöhlen und Ausstellungsräume in umgebauten Industriebauten (z. B. in Lehrte) oder eine ungewöhnliche Freiluftbühne auf begrünter Kaliabraumhalde (Empelde). Die Liste der Beispiele ließe sich fortführen.

Das ist der neue Trend, früher waren es Großraumdiskos im Umland, die junge Leute aus Hannover ins Umland zogen, heute die unterschiedlichen Kultur- und Freizeitangebote, die verschiedene Bevölkerungsgruppen ansprechen. Die Großstadtregion Hannover ist eng und vielfältig verflochten und die räumliche Arbeitsteilung ist nicht so starr und monofunktional wie der Begriff „Suburbia“ andeutet.

Vielen Dank Frau Borchert für Ihren Beitrag aus einer Region, in der Spuren der Überlagerung von Gemeinde- und Regionalentwicklung deutlich sichtbar sind. Natürlich konnten wir nur einzelne Aspekte beleuchten. Die wirtschaftliche Entwicklung, aber auch die Organisation der medizinischen Versorgung in Suburbia bzw. der Region sind sicherlich weitere entscheidende Fragen für die zukünftige Planung und Entwicklung.

Suburbanisierung light

Bremens Nachbargemeinden sind multifunktional und eigenständig

Dr. Brigitte Adam, BBSR

im Gespräch mit:

Dr. Ralph Baumheier

Abteilungsleiter Koordinierung und
Planung in der Senatskanzlei Bremen,
u. a. zuständig für die regionale
Kooperation Bremens



An Bremen – Großstadt und gemeinsam mit Bremerhaven Deutschlands kleinster Stadtstaat – grenzen eine Reihe kleinerer Städte und Gemeinden des umgebenden Niedersachsen an. Bremen gehört nicht zu den boomenden Großstädten, hat aber in den letzten Jahren durchaus wachsende Bevölkerungszahlen zu verzeichnen. Die Entwicklung der umliegenden Gemeinden sieht im Großen und Ganzen ähnlich aus.

Herr Baumheier, Sie beobachten schon seit vielen Jahren die Entwicklung in der Großstadtregion Bremen und gestalten sie für Bremen selbst in vieler Hinsicht mit. Gibt es Strukturmerkmale Bremens und der umliegenden Gemeinden, die die Entwicklung dauerhaft prägen?

Baumheier: Vorab möchte ich noch eine Anmerkung zu unserem im Bundesvergleich „nur leichten“ Wachstum machen. Anders als noch in den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts sind in den letzten Jahren die Bevölkerungszahlen durchaus angestiegen. Wir stellen einen Trend zurück in die Kernstadt fest, besonders bedeutend ist aber nach wie vor die überregionale Zuwanderung, insbesondere durch Studierende.

Der Senat verfolgt in der neuen Legislaturperiode seit 2015 ganz bewusst auch das Ziel einer wachsenden Stadt. Die Gewoba, unsere größte Wohnungsbaugesellschaft – mehrheitlich im Besitz der Stadtgemeinde – ist nach langjährig überwiegender

Bestandspflege seit einigen Jahren wieder deutlich verstärkt auch im Neubau tätig und realisiert relevante Investitionen.

Und nun konkret zu Ihrer Frage: Die Bedingungen hier in der Region Bremen sind nicht ohne Weiteres vergleichbar oder übertragbar. Bremen ist ein sehr kleiner Stadtstaat mit begrenzten Flächenpotenzialen, in der Stadtregion haben wir eine Reihe umliegender Mittel- oder Grundzentren, die recht eigenständig sind.

Können Sie diese Ausgangsbedingungen noch ein bisschen näher skizzieren?

Baumheier: Zunächst muss man sich die geographische Struktur und stadthistorische Entwicklung Bremens vergegenwärtigen: Bremen ist über lange Jahrhunderte konzentrisch gewachsen. Mit der Eingemeindung der ursprünglich preußischen Gemeinden nordwestlich der historischen Stadt hat sich aber insgesamt eine andere Flächengestalt ergeben – nämlich eine

besonders lang gestreckte geographische Struktur Bremens, die teilweise (in Bremen-Nord) so außerordentlich schmal verläuft, dass schon mal unterschiedliche Seiten derselben Straße zum anderen Bundesland gehören können.

Die Wohnungsbauentwicklung in Bremen nach dem Zweiten Weltkrieg war lange Zeit geprägt durch Großsiedlungen wie die Neue Vahr, Osterholz-Tenever oder die Grohner Düne. In den achtziger Jahren und zu Beginn der neunziger wurde verstärkt auf größere Einfamilienhausgebiete gesetzt. Bedeutend und in vielen Teilen weiterhin stadtbildprägend ist das sogenannte Bremer Haus, ein eigener innerstädtischer Reihenhaustyp mit besonderen Wohnqualitäten.

Aktuell betont der Senat deutlicher als in vergangenen Jahren das Ziel einer wachsenden Stadt. Einen stetig wachsenden Schwerpunkt der neuen Wohnungsmarktentwicklung in Bremen stellt die Überseestadt dar, das flächenmäßig größte Stadtentwicklungsprojekt Europas. Die Überseestadt hat sich in den vergangenen Jahren in einer Geschwindigkeit entwickelt, die noch vor wenigen Jahren kaum jemand zu hoffen gewagt hätte. Und doch ist die Überseestadt in der öffentlichen Wahrnehmung noch viel zu wenig präsent – alle reden von der (flächenmäßig deutlich kleineren) HafenCity Hamburg, noch zu wenige von den Potenzialen der Überseestadt.

Die umliegenden Gemeinden in Niedersachsen sind häufig historisch gewachsen und multifunktional aufgestellt. Sicher

sind auch klassische suburbane Orte mit Ein- und Zweifamilienhausgebieten in den benachbarten Gemeinden entstanden. Ich würde aber nicht sagen, dass hier in der Region in großem Umfang monofunktionale Wohnsiedlungen geplant und gebaut wurden.

Bremen ist von relativ vielen Mittelzentren (Delmenhorst, Syke, Stuhr, Achim, Verden, Osterholz-Scharmbeck) umgeben, die – sicher unterschiedlich ausgeprägt – ihre jeweilige Eigenständigkeit aufweisen. Nehmen Sie das Beispiel Verden, ca. 40 km von Bremen entfernt, mit langer Geschichte, u. a. als Reichsstadt und Bischofssitz – heute Beispiel eines funktionierenden Mittelzentrums, sogar mit Standort eines Landgerichts. Die Städte und Gemeinden haben ihre eigene Tradition und Entwicklung. Geplante Entlastungsorte für Bremen gab es hier nicht.

Im Rahmen des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen wurde bereits vor mehr als zehn Jahren ein Interkommunales Raumstrukturkonzept Region Bremen (intra) erarbeitet und gemeinsam beschlossen, das einen Orientierungsrahmen der Entwicklung in der Stadtregion darstellt. Also wird in den umliegenden Städten und Gemeinden sowohl gewohnt als auch gearbeitet. Wie sieht es denn mit der Versorgung und den Freizeit- und Kulturangeboten aus?

Baumheier: In den umliegenden Städten gibt es zum Teil eigene Krankenhäuser, aber auch überlokal wirksame Kulturein-

Bremer Häuser



Factory Outlet Stuhr



richtungen bis hin zum Kino in einer Nachbargemeinde angrenzend an Bremen-Nord, wo es kein Kino mehr gibt

Wenn ich unter „Versorgung“ im Detail mal den Einzelhandel herausgreife, sprechen Sie ein in der Vergangenheit sehr sensibles Thema an, zu der die Gemeinden der Stadtregion gemeinsam mit Bremen in den vergangenen Jahren unter Regie des Kommunalverbundes Niedersachsen/ Bremen aber auch einen konstruktiven neuen Umgang entwickelt haben: Nach intensiver langjähriger Vorberatung besteht seit Ende 2013 ein Raumplanerischer Vertrag zur Zentrenentwicklung, der bestimmte Abstimmungsverfahren und -parameter definiert.

Die Ausgangssituation des regionalen Einzelhandels ist neben den innerstädtischen Zentren geprägt durch verschiedene Großstrukturen, sowohl in Bremen als auch im niedersächsischen Teil der Stadtregion. Die Entwicklungsverläufe dieser Standorte unterscheiden sich. Beispielsweise gibt es quasi direkt an der Stadt- und Landesgrenze Bremens ein Factory-Outlet-Center in Stuhr in direkter Nachbarschaft zu einem bereits länger bestehenden IKEA - insgesamt schon ein relevanter hot spot der regionalen Einzelhandelslandschaft. Es gibt aber auch Betriebe, die einfach immer weiter an ihrem traditionellen Standort gewachsen sind, wie z. B. Dodenhof, ein großer „Gesamtanbieter“ mit Tradition in einer sehr kleinen Gemeinde in der Region, dem Flecken Ottersberg, dessen Verkaufsfläche einen ähnlichen Flächenumfang hat wie die Bremer Innenstadt. Und es gibt eben auch in Bremen große Shopping-Malls außerhalb der

unmittelbaren innerstädtischen Zentren, wie insbesondere den Weser-Park im Osten und die Waterfront im Westen der Stadt.

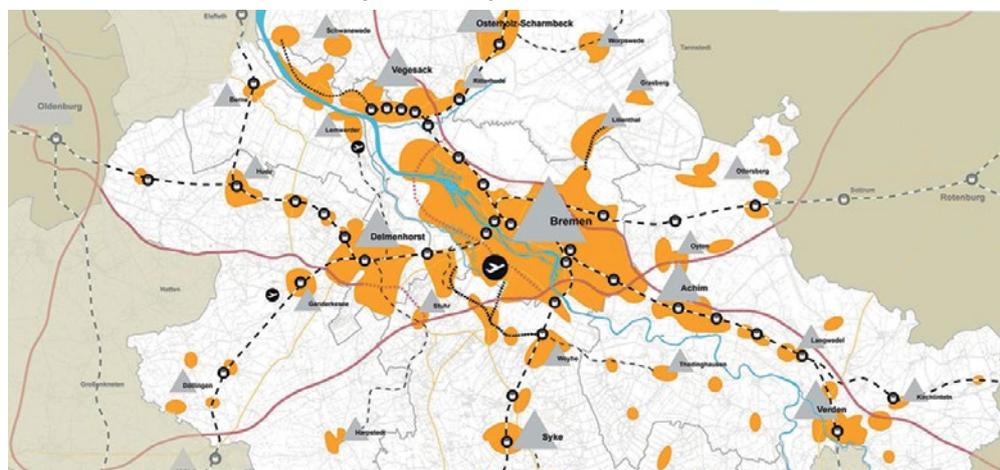
Insofern ist es von großer Bedeutung und ein Riesenfortschritt, dass wir es in der Region mit unserem Kommunalverbund, der aus Bremen und rd. 30 Kommunen im niedersächsischen Regionsteil besteht, geschafft haben, einen interkommunalen raumplanerischen Vertrag über die Rahmenbedingungen der künftigen Einzelhandelsentwicklung zu schließen.

Dann komme ich noch einmal auf das Wohnen in Suburbia und in Bremen zu sprechen. Gibt es eigentlich in der Region Bremen keine Gebiete, die in größerem Umfang gleichzeitig altern oder die in die Jahre gekommen sind und wo der Generationenwechsel angesichts eines fehlenden Bevölkerungsbooms schwierig wird?

Baumheier: Tatsächlich gibt einige dieser Gebiete, die in die Jahre gekommen sind. Als größeres Problem wird der anstehende Umbruch von den Kommunalpolitikern (noch) nicht aufgefasst. Neubau findet trotzdem weiter statt, etwaige Überkapazitäten sind nicht auszuschließen, aber aktuell kein Thema.

Wie versucht denn die Stadt Bremen Bevölkerung an sich zu binden? Wo finden die Wohnungsbaugesellschaften, die bei Ihnen wieder investieren, denn Bauland?

Ausschnitt aus dem Leitbild Siedlungsentwicklung



Quelle: Intra Region Bremen

Baumheier: Wie schon erwähnt, verfolgt der neue Senat in dieser Legislative intensiv das Ziel einer wachsenden Stadt Bremen. Wir haben eine Wohnungsmarktuntersuchung, die differenziert die Nachfragepotenziale der nächsten Jahre analysiert und verschiedene Entwicklungspfade aufzeigt. Der Senat hat sich verständigt, den oberen Entwicklungspfad als Leitlinie seiner Wohnungsmarktpolitik zu setzen. Sicherlich wird es in der Umsetzung auch weiterhin sehr stark um Innenentwicklung gehen, aber auch um die weitere Ausgestaltung der Überseestadt als Wohnquar-

tier. Auch an anderen Stellen der Stadt sind größere neue Wohnungsangebote in der Entwicklung, beispielsweise entsteht als Ergebnis einer räumlichen Neustrukturierung eines großen städtischen Krankenhauses das „Neue Hulsbergviertel“ mit über 1.000 Wohneinheiten in einem ambitionierten städtebaulichen Entwurf.

Insofern ist nach einigen eher ruhigen Jahren aktuell viel positive Bewegung im Bremer Wohnungsmarkt – und das ist gut so.

Wohnen in Suburbia? Die Sicht eines Urbaniten

Dr. Brigitte Adam, BBSR

im Gespräch mit:

Florian Ismaier

aus Frankfurt a.M., Referatsleiter
„Raumordnung und Regionalplanung“,
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Foto: Sophie Ismaier



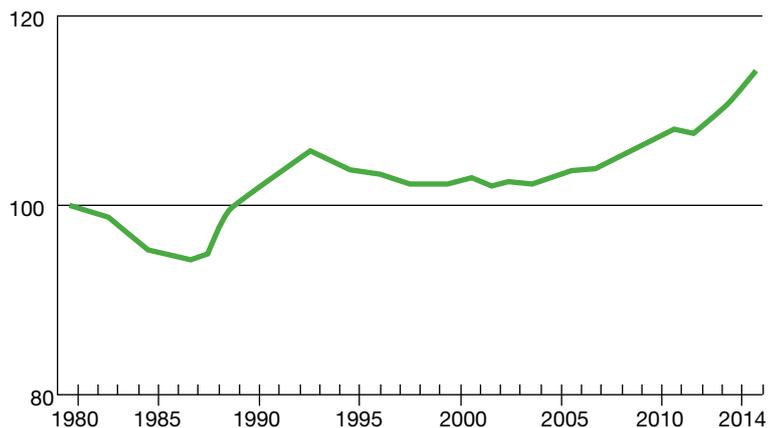
Frankfurt ist eine Stadt mit 715.000 Einwohnern und einer hohen metropolitanen Ausstrahlung. Das Wohnen in Frankfurt ist teuer. Frankfurt hat nach einem Einbruch bei den Bevölkerungszahlen in den 1980er-Jahren seit den 1990er-Jahren wieder Gewinne zu verzeichnen.

Es gibt Gebiete in zentralen Lagen Frankfurts, die unter dem Verdacht einer zweiten sogenannten Gentrifizierung stehen, und zwar in der Hinsicht, dass die gut verdienenden Bevölkerungsgruppen, die vor Jahren in diese Quartiere gezogen sind, gegenwärtig von noch besser verdienenden „abgelöst“ werden: Also ein sehr begehrtter Wohnungsmarkt.

Herr Ismaier, Sie wohnen in Frankfurt und arbeiten in Wiesbaden. Damit zählen Sie zu einer Gruppe von Berufspendlern, deren Zahl steigt: Immer mehr Erwerbstätige pendeln tangential zwischen zwei Großstädten statt radial vom Wohnort im Umland zum Arbeitsplatz in die Großstadt.

Ismaier: Mich haben private Gründe nach Frankfurt gebracht. Aufgrund des neuen Arbeitsplatzes meiner Frau entschieden wir uns für Frankfurt als gemeinsamen Wohnsitz. Vorher wohnte und arbeitete ich in Karlsruhe und habe später auch meinen Arbeitsplatz ins Rhein-Main-Gebiet verlegt. Insofern ist es einerseits ein wenig zufällig, dass es gerade Frankfurt ist, andererseits ist es aber auch wieder kein Zufall, denn diese Region hier bietet einfach ein großes Angebot an hochqualifizierten Arbeitsplätzen, das unserer Nachfrage entspricht. Frankfurt als Großstadt mit guten Erreichbarkeiten und mein Wohnquartier in Sachsenhau-

Bevölkerungsentwicklung Frankfurt 1980 bis 2014



Nach Zahlen der Laufenden Raumbearbeitung des BBSR

sen mit vielfältigen, fußläufig und mit dem Fahrrad zu erreichenden Angeboten passen sehr gut zu meinem Lebensstil. Frankfurt gefällt mir, ohne dass es gleich die „Stadt der Städte“ für mich sein muss.

Was bewegt Sie, in Frankfurt zu wohnen statt in Wiesbaden oder in einer kleineren Umlandgemeinde?

Ismaier: Ich wohnte schon in Frankfurt, bevor ich meinen Arbeitsplatz in Wiesbaden gefunden hatte. Seinerzeit pendelte ich am Wochenende zwischen Frankfurt (Wohnen) und Karlsruhe (Arbeiten und Nebenwohnsitz) über eine Strecke von ca. 140 km. Es war durch die bestehende ICE-Verbindung machbar, aber zeitaufwendig, erforderte eine Zweitwohnung und hatte den Nachteil der räumlichen Trennung während der Woche. Jetzt spare ich deutlich ein: an Zeit, aber auch an Kosten. Ich bin mit der Express-S-Bahn pro Strecke ca. 35 Minuten zwischen Frankfurt und Wiesbaden unterwegs.

Letztes Jahr sind wir innerhalb Frankfurts umgezogen, um Eigentum zu bilden. In den Umzugsüberlegungen spielte Wiesbaden durchaus eine Rolle. Voraussetzung für den neuen Wohnstandort war es, dass einer von uns beiden direkt in der Nähe arbeitet und vor Ort sein kann, wenn mal Handwerker kommen oder etwas im häuslichen Umfeld zu regeln ist. Theoretisch könnte ich zwar zeitweise im Homeoffice arbeiten, aber angesichts der Terminlage ist es doch nicht so flexibel, wie ich es mir für meine Alltagsorganisation wünsche.

Somit waren die beiden möglichen Städte schon festgelegt. Entscheidend waren dann die Qualitäten des zukünftigen Wohnumfeldes, das bestehende Wohnungsangebot und die Tatsache, dass wir uns in Frankfurt schon eingelebt haben. Bei der Wohnungsentscheidung muss berücksichtigt werden, dass es schwer ist, bei der angespannten Situation auf den Wohnungsmärkten in Frankfurt und auch Wiesbaden überhaupt etwas Passendes zu finden. Wenn es dann ein ansprechendes Angebot gibt, kann nicht lange gewartet, verglichen und abgewogen werden. Es bedarf einer schnellen Entscheidung. Das entsprechende Angebot haben wir dann eben in Frankfurt und nicht in Wiesbaden gefunden.

Welche Kriterien hinsichtlich des Wohnumfeldes sind denn wichtig für Sie?

Ismaier: Freizeitangebote sind für mich sehr wichtig: Ich kann von der neuen Wohnung aus losjoggen und bin in fünf bis zehn Minuten im Stadtwald. „Stadtgrün“ habe ich schon unterwegs, wenn ich an den Schrebergärten bei mir im Stadtquartier vorbeilaufe. In fünf Minuten bin ich mit dem Fahrrad am Mainufer und gleichzeitig am örtlichen Ruderclub. Weithin entscheidend sind die Nahversorgungsangebote. Ich wohne in einem gemischten Quartier,

Schrebergarten mit Skyline



Stadtwald Frankfurt



in dem ich meine Alltagsangelegenheiten schnell und fußläufig erledigen kann. Aufgrund dieser vielfältigen kleinräumig vorhandenen Angebote kann ich den Zeitaufwand für meinen relativ langen Arbeitsweg zumindest teilweise kompensieren.

Können Sie Ihr Stadtquartier beschreiben? Gab es noch weitere Anforderungen, die Sie daran gestellt haben?

Ismaier: Unsere Suchkriterien waren in erster Linie funktional, sodass wir Wohnen, Arbeiten und Freizeit gut unter einem Hut bringen können – qualitativ und quantitativ. Sozialromantik, Nachbarschaften oder ähnliches haben dabei keine Rolle gespielt. Zur Vernetzung im Quartier habe ich gar nicht so viel Zeit.

Ich wohne in Sachsenhausen Süd. Das ist ein in der Nähe des Südbahnhofs kompaktes und gemischtes Quartier mit einem Stadtteilzentrum, in dem ca. 11.000 Einwohner leben. Den Rand des Quartiers, zum Stadtwald hin, säumen mitunter opulente Villen, es gibt aber auch Zeilenbauten der 1950er-Jahre oder Blöcke aus der Gründerzeit mit Cafés, Restaurants und kleinen Geschäften im Erdgeschoss. Insgesamt ist der Anteil der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern sehr hoch (um die 85 %). Zu-

sätzlich zu den bereits angesprochenen schnellen Zugängen zu Freiräumen bietet das nördliche Sachsenhausen am Mainufer mit seiner Museumsmeile auch noch Kultur und attraktive Architektur. Aus meiner Sicht ein weiterer Lagevorteil ebenso wie die Nähe zum Hauptbahnhof und zur City.

In den letzten Jahren wurde und wird auch Sachsenhausen nachverdichtet, u.a. wurden ehemals gewerblich genutzte Flächen für den Wohnungsneubau oder Erweiterungen verfügbar gemacht. Möglicherweise auch deswegen ist die Bebauung an sich nicht so stark durchgrünt. Kleingewerbliche Strukturen sind neben dem Wohnen nach wie vor vorhanden, schließlich sind sie es, die die kurzen Wege ermöglichen.

Insgesamt ist Sachsenhausen Süd ein sehr durchmischtes, gewachsenes Quartier mit einer ebenso gemischten Bevölkerung. Es ist kein hippestes junges Stadtquartier.

Rein statistisch ist die Umzugshäufigkeit in innerstädtischen Lagen besonders hoch. Nun haben Sie und vermutlich auch einige Ihrer Nachbarn Eigentum gebildet. Bindet Sie das an den Standort?

Ismaier: Das sehe ich schon so, wenn auch nicht auf ewig. Allein die Grunderwerbs-

Gründerzeitquartier mit Läden und Cafés



Fotos: Florian Ismaier

Nachverdichtung



steuer in Hessen (6 %) wird bei steigenden Immobilienpreisen nicht gleich ausgeglichen. Außerdem fordert das Einleben in ein neues Wohnumfeld und das Knüpfen sozialer Kontakte neben der Berufstätigkeit mehr Zeit, als dies etwa zu Studienzeiten der Fall war. Ich bin in einer Lebensphase, in der ich ein bisschen Stabilität schätze.

Herr Ismaier, tatsächlich waren es in Ihrem Fall klar vorgegebene Konstellationen, die Sie nach Frankfurt gelenkt haben, aber es war nicht unbedingt Frankfurt an sich. Könnten Sie sich vorstellen in einer anderen Konstellation Ihrer Aktionsräume nicht vielleicht doch in Suburbia zu leben?

Ismaier: Es ist zwar schwierig, eine solche theoretische Entscheidungssituation zu konstruieren, aber klar ist für mich, dass mich Suburbia nicht aktiv anzieht. Ich genieße es, nicht auf den PKW angewiesen zu sein – in unserem Haushalt gibt es keinen –, und alles zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖV erreichen zu können und gelegentlich auf Carsharing zurückzugreifen. Ich habe immer in der Stadt gelebt, immer in größeren Städten. Wenn überhaupt etwas in Suburbia in Frage käme, dann allenfalls eine Mittelstadt mit vielfältigen Angeboten und guter ÖV-Anbindung.

Gibt es vielleicht doch etwas, auf das Sie im städtischen – im Gegensatz zum suburbanen Raum – verzichten müssen?

Ismaier: Die einzige Verbesserung die ich mir für meinen jetzigen Wohnstandort wünschen könnte, wäre eine Reduzierung des Verkehrslärms. Dabei spiele ich aber weniger auf den Straßen- und den Bahnlärm an - beides gibt es, stört mich aber kaum. Wir wohnen in einem Quartier, in der der Fluglärm die Lebensqualität insbesondere im südlichen Teil des Viertels beeinträchtigt. Trotz Nachtflugverbot. Vom Fluglärm bleibt aber auch Suburbia nicht verschont. Die hiesige Suburbia ist mehr oder weniger stark verdichtet und reicht von der Großwohnsiedlung über Mittel- und Kleinstädte bis hin zu dörflichen Strukturen, aber eben auch einschließlich metropolitaner Infrastruktur am Stadtrand.

Vielen Dank Herr Ismaier für den Einblick in ein urbanes Leben!