SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Neue Suburbanität? Stadterweiterung in Zeiten der Reurbanisierung

Altrock, Uwe (Ed.); Bertram, Henriette (Ed.); Krüger, Arvid (Ed.)

Veröffentlichungsversion / Published Version
Sammelwerk / collection

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
transcript Verlag

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Altrock, U., Bertram, H., & Krüger, A. (Hrsg.). (2024). *Neue Suburbanität? Stadterweiterung in Zeiten der Reurbanisierung* (Urban Studies). Bielefeld: transcript Verlag. https://doi.org/10.14361/9783839463314

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de

Terms of use:
This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Comercial-NoDerivatives). For more Information see:
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0

gesis
Leibniz-Institut
für Sozialwissenschaften

Mitglied der
Leibniz-Gemeinschaft

Diese Version ist zitierbar unter / This version is citable under:
https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-93720-7

Uwe Altrock,
Henriette Bertram,
Arvid Krüger (Hg.)

NEUE SUB-URBANITÄT?

Stadterweiterung in Zeiten der Reurbanisierung

[transcript] UrbanStudies

Uwe Altrock, Henriette Bertram, Arvid Krüger (Hg.)
Neue Suburbanität?

Urban Studies

Uwe Altrock, geb. 1965, ist Professor für Stadterneuerung und Planungstheorie an der Universität Kassel. Seine Forschung beschäftigt sich mit Urbanisierung im internationalen Kontext, urbaner Governance sowie der Revitalisierung von Zentren und Großwohnsiedlungen.
Henriette Bertram, geb. 1981, ist Juniorprofessorin für Gender- und intersektionale Perspektiven auf Technik und Raum an der TU Braunschweig. Sie forscht zur Vereinbarkeit von Erwerbstätigkeit und Sorgearbeit im Kontext der »neuen Suburbanität«, lokalen Erinnerungskulturen und Heritage-Diskursen.
Arvid Krüger, geb. 1979, ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Stadterneuerung und Planungstheorie an der Universität Kassel. Er forscht zu Stadterneuerungsthemen in groß- wie kleinstädtischen Kontexten sowie Infrastrukturfragen in der Stadtentwicklung. Er ist Sprecher des Bundesarbeitskreises Stadterneuerung und präventive Stadtentwicklung des Bundesverbands der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung.

Uwe Altrock, Henriette Bertram, Arvid Krüger (Hg.)

Neue Suburbanität?

Stadterweiterung in Zeiten der Reurbanisierung

[transcript]

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über https://dnb.dnb.de/ abrufbar.

Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs 4.0 Lizenz (BY-NC-ND). Diese Lizenz erlaubt die private Nutzung, gestattet aber keine Bearbeitung und keine kommerzielle Nutzung. https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/. Um Genehmigungen für Adaptionen, Übersetzungen, Derivate oder Wiederverwendung zu kommerziellen Zwecken einzuholen, wenden Sie sich bitte an rights@transcript-publishing.com. Die Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z.B. Schaubilder, Abbildungen, Fotos und Textauszüge erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

Erschienen 2024 im transcript Verlag, Bielefeld
© Uwe Altrock, Henriette Bertram, Arvid Krüger (Hg.)

Umschlaggestaltung: Maria Arndt, Bielefeld
Umschlagabbildung: CITYFÖRSTER architecture + urbanism / urbanegestalt
Druck: Majuskel Medienproduktion GmbH, Wetzlar
https://doi.org/10.14361/9783839463314
Print-ISBN: 978-3-8376-6331-0
PDF-ISBN: 978-3-8394-6331-4
Buchreihen-ISSN: 2747-3619
Buchreihen-eISSN: 2747-3635

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier mit chlorfrei gebleichtem Zellstoff.

Inhalt

Einleitung: Stadterweiterung in Zeiten der Reurbanisierung
Uwe Altrock, Henriette Bertram, Arvid Krüger 7

Aktuelle Stadterweiterungsvorhaben in Deutschland
Spielräume für Nachhaltigkeitsinnovationen
Uwe Altrock 25

Zurück in die Zukunft oder zukünftig doch ganz anders?
Vorstellungen von Dichte und Mischung im Siedlungsbau an den Stadträndern Hamburgs, Berlins und Frankfurts
Arvid Krüger 51

Zur Anwendung von Baustruktur-Typologien in Freiraumplanung und Pflanzenverwendung
Florian Bellin-Harder und Frank Lorberg 73

Suburbia und die Postwachstums-Logik
Aussichtsreiche Erneuerungsperspektive oder gedankliche Sackgasse?
Marcus Menzl 107

Wird sich Leipzig zukünftig dezentral konzentriert erweitern?
Thomas Zimmermann 129

Das Erwachen der Schlafstädte
Neuer suburbaner Protest in Antiwachstumskoalitionen
Grischa Bertram 155

Decrypting Suburbia
Makroanalysen mittels eines kleinräumigen Indikators zur sub:urbanen Binnendifferenzierung deutscher Großstadtregionen
Maik Kiesler, Timo Baldewein, Carsten Keller 177

Gendersensible Planung in aktuellen Stadterweiterungsprojekten
Vereinbarkeit von Erwerbs- und Sorgearbeit jetzt auch in Suburbia?
Henriette Bertram 213

Gentrifizierung und Suburbanisierung
Vom Gegensatz zur Verschmelzung. Gentrifizierte Viertel als Orte »neuer Suburbanität«
Susanne Frank 237

Kohäsion durch Koexistenz?
Situierungen im Suburbanen
Angelina Göb 255

Migration im Kontext neuer Suburbanität
Ferihan Yesil 275

Vorortplanungen zwischen 1900 und 1920
Erfahrungen für die Qualifizierung und Reurbanisierung von Suburbia
Carsten Benke 295

Vorort-Visionen von der sozialen Großsiedlung bis zur Eigenheim-Idylle
Zur Planung, Aushandlung und Aneignung des Wohngebiets »Am Rödelheimer Weg« in Eschborn
Noah Nätscher 317

Infrastruktur für den Siedlungsbau im Wandel
Der Versuch einer Allokationstypologie im Siedlungsneubau der 2020er Jahre
Arvid Krüger 337

Neue Suburbanität?
Uwe Altrock, Arvid Krüger, Henriette Bertram 361

Autor*innenverzeichnis 371

Einleitung: Stadterweiterung in Zeiten der Reurbanisierung

Uwe Altrock, Henriette Bertram, Arvid Krüger

Während in den Nachkriegsjahrzehnten Suburbanisierung als die dominante Form der Raum- und Siedlungsentwicklung für Deutschland und andere westliche Industriestaaten galt, haben um die Jahrtausendwende demographische, ökonomische, soziokulturelle, politische und ökologische Entwicklungen die Wachstumsdynamik von Städten gebremst oder sogar zu Schrumpfung geführt, in manchen Städten nur vorübergehend, in anderen dauerhaft (Häußermann 2009; Wolff/Wiechmann 2017). Zuletzt wurden ein vielerorts verstärkter Zuzug in die Innenstädte und damit einhergehende komplexe Wiederinwertsetzungsprozesse derselben debattiert (Brake/Herfert 2012). Als Triebkräfte dieser »Reurbanisierung« wurden ein wirtschaftlicher Strukturwandel hin zur wissensintensiven Dienstleistungsökonomie, veränderte Mobilitätsvorstellungen, distinktions- und lebensstilbedingte Wohnnachfrage finanzstarker Haushalte und internationale Zuwanderung identifiziert (Osterhage/Kaup 2012; Brake/Herfert 2012; Baldewein/Keller 2020). Zusätzlich entfaltete die deutsche Nachhaltigkeitspolitik Wirkung: Wenn auch das 30-Hektar-Ziel noch nicht erreicht wurde (Bundesregierung 2002; Altrock 2010), so konzentrierten sich viele Städte dennoch nach Möglichkeit auf Nachverdichtungspotentiale und arbeiteten auf eine Begrenzung des Stadtwachstums an der Peripherie hin (Nuissl/Rink 2005; Nuissl/Couch 2008; Engler 2013; Brombach/Jessen/Siedentop/Zakrzewski 2017). In den letzten Jahren lässt sich beobachten, dass diese Befunde zwar weiterhin relevant bleiben, die Neuschaffung innerstädtischen Wohnraums jedoch immer schwieriger wird, sodass Erweiterungsprojekte in Stadtrandlagen erneut in vielen Städten diskutiert oder bereits umgesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund entwickeln derzeit zahlreiche Kommunen unter Inkaufnahme planerischer Konflikte und zivilgesellschaftlicher Proteste erneut Wachstumsflächen am Stadtrand, um die Wohnungsnachfrage befriedigen zu können. Charakteristisch ist hierbei die Bezeichnung größerer Stadterweiterungsvorhaben als »Quartiere«; bisweilen wird in den Städten vom Bau »neuer Stadtquartiere« gesprochen. In diesem Band greifen wir diesen Begriff auf und bezeichnen damit komplexere Stadterweiterungsvorhaben, die über die Ergänzung

des Bestands um wenige Grundstücke hinausgehen und eigenständige Merkmale der baulich-räumlichen Organisati

on aufweisen (Erschließungssystem, Freiflächenstruktur, infrastrukturelle Ausstattung mit bestimmten oberirdischen Einrichtungen der Ver- und Entsorgung, ggf. Zentrum). Häufig artikulieren Kommunen einen hohen Anspruch an die städtebaulichen (kompakte Stadt, Vielfältigkeit der baulich-räumlichen Gestaltung, infrastrukturelle Ausstattung), konzeptionellen (Nachhaltigkeit, Urbanität) und sozialstrukturellen (soziale Mischung) Qualitäten, der sich an der Kritik an früheren Phasen der Stadterweiterung orientiert. Üblicherweise werden hierbei auch Bezeichnungen gewählt, welche die neuen Quartiere vom Bestand unterscheidbar machen.

Diese Situation und die daran anschließenden gesellschaftlichen wie wissenschaftlichen Debatten waren der Ausgangspunkt für den Forschungsverbund »Neue Suburbanität«, in dem die Herausgeber*innen gemeinsam mit Kolleg*innen an der Universität Kassel, der HafenCity Universität Hamburg sowie der Humboldt-Universität und der Technischen Universität Berlin von 2018 bis 2021/22 geforscht haben. Gemeinsam haben wir uns der Frage gewidmet, von welchen Akteur*innen und an welchen Standorten Stadterweiterung gegenwärtig in Deutschland vorangetrieben wird, wie mit dem Spannungsfeld von aktuellen Leitbildern, Wohnwünschen und planungspraktischen Handlungszwängen umgegangen wird und welche Ansprüche dabei warum (nicht) umgesetzt werden können. Um eine so umfassende Fragestellung bewältigen zu können, bedarf es einer interdisziplinären Herangehensweise: Im Forschungsverbund haben wir Perspektiven der Stadt- und Regionalplanung, der Freiraum- und Landschaftsplanung sowie der raumbezogenen Sozialwissenschaften verknüpft. Zusätzlich blicken wir dabei auf mehrere räumliche Ebenen, vom Grundstück bzw. Haushalt bis zur Stadtregion. Der Schwerpunkt unserer Forschung liegt auf der Zukunft des Wohnens und kleinräumigen Zusammenlebens im Zusammenspiel mit Arbeiten, Erholen und Verkehr. Im Oktober 2021 fand die Abschlusstagung des Verbunds mit Beteiligten aus Wissenschaft und Praxis statt, deren Inhalte und Ergebnisse wir in diesem Band präsentieren. Ende 2022/Anfang 2023 wurde die DFG-Forschungsgruppe bewilligt, die auf den Ergebnissen des Forschungsverbunds aufsatteln kann; die Gruppe hat nun die Chance, den Städtebau der 2020er-Jahre beim »Wachsen« wissenschaftlich zu beobachten und so bereits *emerging phenomena* zu systematisieren.

Wir beziehen uns mit unseren jeweiligen Forschungsthemen auf mehrere planungs- und sozialwissenschaftliche Forschungsdiskurse, die lose miteinander verbunden sind und sich parallel zu der sich wandelnden Stadterweiterungspraxis entwickeln. Deren wichtigste Eckpunkte sollen im Folgenden in aller Kürze dargelegt werden, um den theoretischen Rahmen aufzuzeigen, in dem sich sowohl der Forschungsverbund als auch der Sammelband bewegen.

Planerische Leitbilder im Wandel

Neben formellen gesetzlichen Normen verändert sich die raumplanerische Praxis auch informell über die Veränderung stadtplanerischer Leitbilder. Dieser Leitbildwandel ist seit längerem Gegenstand fachlicher Analysen der Stadtentwicklung am Stadtrand vor dem Hintergrund der Kritik an Suburbanisierung und allgemein an der städtebaulich-architektonischen »Moderne« (Fürst/Himmelsbach/Potz 1999; Becker/Jessen/Sander 1999; Flecken 1999; Zupan 2018). Dabei erlebt das formale Leitbild der »europäischen Stadt« eine Renaissance (Altrock/Krüger 2019), die jedoch in der Umsetzung eine sehr gemischte Bilanz aufweist (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2000; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2018). Für die neu am Stadtrand entstehenden Quartiere gehen wir davon aus, dass dort als Reaktion auf diese Kritik sehr ambitionierte und an urbanen Idealvorstellungen orientierte Leitbilder vorherrschen. Inwieweit diese allerdings auch unter den gewandelten Vorzeichen der Reurbanisierung am Stadtrand realisiert und weiterentwickelt werden konnten, ist gerade für die Zeit seit 2000 nur ansatzweise erforscht. Interessante Fragestellungen betreffen insbesondere die städtebauliche Form und Dichten, »urbane« Nutzungsmischungsansätze, kleinteilige Parzellierung und Trägerschaft, Organisation des Binnenverkehrs sowie die Beschränkung der Flächenneuausweisung. Es bleibt abzuwarten, ob die Attraktivität »reurbanisierender« Lebensmodelle, die insbesondere in den Großstädten ungebrochen ist, auch für die Stadtentwicklungsprojekte am Stadtrand gelten wird.

Großsiedlungen und Infrastruktur

Einen weiteren geeigneten Anknüpfungspunkt, der insbesondere vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung in Ostdeutschland und den planerischen Antworten darauf und mit Bezug zur Governanceforschung bearbeitet wurde, bietet die Großsiedlungsforschung (Altrock 2005, 2008; Altrock et al. 2018; Bernt/Haus/Robischon 2011). Dabei spielen zwei Ebenen eine Rolle – die Akteurskonstellation, in der die großen Stadtrandsiedlungen der 1960er bis 1980er Jahre in Ost wie West entstanden, und die eigenständige Stadterneuerungsgeschichte dieser Siedlungen seit den 1980er Jahren (West) bzw. seit 1991 (Ost). Die damaligen Siedlungen wurden in der Blütezeit eines Sozialstaats der Nachkriegszeit im Wesentlichen von gemeinwohlorientierten Unternehmen bzw. durch staatliche Organisationen gebaut. Nicht nur durch den Wohnungsbau, sondern auch durch einen massiven Ausbau von Infrastrukturen (Engels/Obertreis 2007: 7) spielte der Staat eine zentrale Rolle bei der »Reproduktion und Transformation gesellschaftlicher Ungleichheitsstrukturen« (Keller et al. 2014: 9). Auch die DDR der Nachkriegsjahrzehnte war ein Land

des Wiederaufbaus. Dass die Neubaugebiete von vornherein mit städtischen Infrastrukturen wie »Kinderkrippen, Kindergärten, Schule, eine[r] Kaufhalle, gastronomische[n] Einrichtungen, ein[em] Handwerkerstützpunkt und Dienstleistungsangebote[n]« ausgestattet waren (Heineberg 2006, 233, zit.n. Grunze 2007: 22), war im damaligen globalen Vergleich nicht selbstverständlich (Pasternack 2019: 25). In den 1960er Jahren – nach dem Einsetzen des Wirtschaftswunders in Westdeutschland – wurde die urbane Stadtrandsiedlung zum Ideal. Eine entsprechende Funktionsmischung im Zentrum umfasste Konsum, Freizeit und Gemeinbedarf (Protze 2009: 61), wodurch eine Zentrumsfunktion für die Trabantenstadt hergestellt, dieses Zentrum aber auch als Teil eines Netzwerks von Stadtteilzentren einer Stadt gesehen wurde. Eine weitere frappierende und erneut aktuelle Gemeinsamkeit in Ost und West war die intendierte soziale Mischung. In der DDR wohnten – im Gegensatz zur BRD – sprichwörtlich Professoren neben Arbeitern (Mau 2019: 36ff.). Im Westen sollte die »heterogene Zusammensetzung der Bewohnerstruktur […] eine soziale Mischung ergeben, die es ermöglicht, so die Hoffnungen der Stadtplaner, Kontakte mit anderen Lebensweisen herzustellen, bestehende Spannungen abzubauen und das Zusammenleben mit verschiedenen Menschen zu lernen« (Protze 2009: 67). Großsiedlungen der Nachkriegszeit sind seit den 1980er Jahren (West) bzw. 1990er Jahren (Ost) Gegenstand der Stadterneuerung. Mittels Nachverdichtungen und Funktionsunterlagerungen an zentralen Achsen und Plätzen wurden die Voraussetzungen für die Ansiedelung gastronomischer Einrichtungen, kleinteiligen Einzelhandels oder von Ateliers geschaffen (Grunze 2017: 261). Es entstanden kleinteilige Strukturen, die sich oft besser für eine kooperative Produktion von Infrastruktur eigneten als die großmaßstäblicheren Strukturen von Schul-, Kita- und anderen Gebäuden (Krüger 2019: 236ff.). Ein wesentliches Instrument der Bereitstellung gemeinwohlorientierter Güter und sozialer Infrastrukturen sind dabei von jeher Genossenschaften. Auch viele Sharing-Angebote im Wohnumfeld werden überwiegend von kommunalen und genossenschaftlichen Wohnungsunternehmen getragen bzw. angeboten (Löbe/Sinning 2019). Die Großsiedlungen der Vergangenheit besitzen also in ihrer Rolle als Epochevorgänger nicht nur eine planungspraktische Dimension als »Negativfolie«, sondern sind möglicher Lerngegenstadt für die Herausforderungen der Planung einer Funktionsmischung in den heutigen Neubauquartieren.

Governance

Vor dem Hintergrund gewandelter Staatsverständnisse sowie Ressourcenverteilungen untersucht die auf die Stadt- und Regionalentwicklung bezogene Governanceforschung Strukturen und Machtverhältnisse, Koalitionen und Netzwerke, Handlungsfähigkeit sowie Prozesse und Konflikte, in denen Themen, Program-

me, Planungen und Maßnahmen zwischen verschiedenen Akteuren politisch verhandelt und entschieden werden. Im Kontext der neuen Stadtrandquartiere beschäftigen wir uns mit den Auswirkungen der Diskurse über Nachhaltigkeit auf die Aushandlungsprozesse auf regionaler und lokaler Ebene (Griggs/Hall/Howarth/ Seigneuret 2017; Griggs/Howarth/ Feandeiro 2018). Die Frage, nach welchen Kriterien Standorte neuer Wohnquartiere am Rand von Ballungsräumen oder im Umland großer Städte gewählt und politisch verhandelt werden, stellt sich im Lichte der beschriebenen veränderten Leitbilder heute in stärkerem Maße. Intrakommunale Aushandlungsprozesse wurden bislang insbesondere in Bezug auf große Konversionsmaßnahmen von ehemals industriell und infrastrukturell genutzten Flächen (Verkehrsanlagen, Krankenhäuser) untersucht, die vor allem in den Großstädten zügig neuen Nutzungen zugeführt wurden. Die Ränder der Großstädte sind dabei noch kaum Gegenstand von Untersuchungen. Zudem spielen private Investoren in der Entwicklung neuer Stadtquartiere heute eine zentrale Rolle, denn die Bebauung wird maßgeblich durch private Investitionen realisiert, und die Kosten in den Bereichen Entwicklung und Planung, technische und soziale Infrastrukturen sowie ökologischer Ausgleich und Freiraumgestaltung werden durch Grundstücksverkäufe refinanziert. Es besteht somit ein grundlegendes Kooperations- und zugleich Spannungsverhältnis zwischen den komplexen Zielen, Bedingungen und Prozessen der kommunalen Planung sowie den Interessen und Gestaltungsmöglichkeiten von Investoren.

Zwischenstadt

Mit der Debatte um die »Zwischenstadt« (Sieverts 2013 [1997]; Körner 2005) hat in den 1990er Jahren eine von der Landschaftsplanung ausgehende Neubewertung fragmentierter Siedlungen eingesetzt (vgl. auch die internationale Debatte über Landscape Urbanism bei Thompson 2012). Gegenläufig zur gesellschaftlichen Kritik an suburbanen Quartieren zielte sie auf deren Rehabilitierung ab und betonte die Notwendigkeit einer systematischen, weniger normativen Auseinandersetzung mit den Siedlungen und daran anschließend einer qualifizierenden Bestandsentwicklung im suburbanen Raum (Jessen/Roost 2015; Jansen/Ryan 2019; Hesse/Siedentop 2018). Während die Zwischenstadt als neue Art vielfältiger urbaner Kulturlandschaft betrachtet und in ihrer Eigenart beschrieben wurde (Körner 2005; Schenk/ Kühn/Leibenath/Tzschachel 2012; Körner 2006; Eisel/Körner 2009; Lorberg 2009), werden in darauf aufbauenden Arbeiten suburbane Räume heute sogar als Labore sozialräumlicher Innovationen sowie sozialer und kultureller Diversifizierung gesehen (Keil 2017; Hesse/Siedentop 2018).

Freiraum und Stadtökologie

Aus der Perspektive stadtökologischer und freiraumplanerischer Diskurse wird Stadterweiterung – trotz der erwähnten Neubewertungen – weiterhin als Zersiedlung und Zerstörung von Landschaft betrachtet, für die durch ökologisches und umweltbewusstes Bauen Teilkompensationen möglich und nötig sind. Zugleich weist die Stadtökologie (Henninger 2011; Endlicher 2012; Breuste et al. 2016) auf den aktuell im Vergleich zum Umland großen Artenreichtum von Städten hin (Reichholf 2007; Schenk et al. 2012). Das mitbestimmende Wechselspiel von Aneignung (Jacobs 1963; Hülbusch 1978; Böse 1981; Brandt et al. 2004; Tessin 2011; Burckhardt 2015; Lorberg 2017) und Diversität vorkommender Arten wird von vielfältigen Einflüssen geprägt (Körner et al. 2002; Bellin-Harder/Hülbusch 2006; Bellin-Harder et al. 2019; Bellin-Harder 2020), etwa von Mobilitätsformen, soziokulturellen Differenzierungen und schichtspezifischen gestalterischen Orientierungen der Freiräume, Erholung und Kommunikation in Grünanlagen sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas und Regenwassermanagements (Säumel et al. 2016; Nawrath et al. 2019; Palliwoda et al. 2017). Wie sich die funktional weitgehend hinfällige Trennung zwischen »Stadt« und »Land« im periurbanen Raum heute darstellt, wird zumeist über Naturschutz, Kleinklima und Erholung diskutiert (Körner 2005; Leibenath 2012). Studien dahingehend, wie sich Veränderungen in Neubauquartieren in Bezug auf Freiraumnutzungen, die Entwicklung der Biodiversität und neue Formen der Grünpflege oder den Umbau auf Privatgrundstücken über die Jahre vollziehen, liegen bisher jedoch praktisch nicht vor.

Milieus und Lebensweisen

Die interdisziplinär ausgerichtete sozialwissenschaftliche Stadtforschung hat in den letzten Jahren gezeigt, dass vor dem Hintergrund von Globalisierung, Digitalisierung und zunehmender Mobilität Elemente des Städtischen immer häufiger auch im suburbanen Raum auftreten und umgekehrt (Menzl 2007; Danielzyk et al. 2012; Forsyth 2012, 2014; Walks 2013; Frank 2014, 2016; Frank/Weck 2018). Die Sichtweise auf das suburbane Leben erfolgt häufig in Abgrenzung von der Vorstellung des Urbanen als überlegenem Ort der Zentralität und Diversität, Toleranz und Kultur (Simmel 2018 [1903]; Wirth 2010 [1938]; Häußermann 2011) auf der einen und dem ländlichen Raum als Ort des einfachen und »echten« Lebens auf der anderen Seite (Dickinson 2015). Vororte und Stadtrandlagen hingegen seien weder das eine noch das andere; ihre Bewohner*innen werden traditionell (Fava 1956) und auch in jüngeren Untersuchungen als unpolitisch, oberflächlich, an Familie und nachbarschaftlicher Gemeinschaft orientiert beschrieben (Menzl 2007; Dickinson 2015; Bertram/Bertram 2019). Als Kritik an entstandenen Vororten wird

seit Langem angeführt, dass sie eine traditionelle Arbeitsteilung innerhalb der Familien begünstigen und insbesondere Frauen keine Wahlfreiheit in Bezug auf die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ermöglichten (England 1991; Frank 2008; Bertram 2020, 2021; Kern 2019). Der Diskurs bleibt überwiegend vom US-amerikanischen Klischee des Einfamilienhaus-Vororts geringer Dichte geprägt, der besonders für die Familiengründungsphase attraktiv ist (Frank 2003; Kiesler/Keller 2019; zu Großwohnsiedlungen vgl. Keller 2005; Geiling 2007). Untersuchungen für Deutschland und Europa thematisieren v.a. Wohnstandortentscheidungen (Menzl 2007, 2014; Gans et al. 2010; Frank/Weck 2018; Frank 2016, 2014; Danielzyk et al. 2012).

Es stellt sich die Frage, ob es heute aufgrund von Gentrifizierungs- und Segregationsprozessen zunehmend diejenigen Milieus an den Stadtrand zieht, die vormals als Träger der Reurbanisierung wahrgenommen wurden und inwiefern dies den »suburban way of life« verändert (Fava 1956; Wirth 1938). Auch wenn schon lange konstatiert wird, dass Suburbia deutlich diverser ist als es die damaligen Beschreibungen erahnen lassen (Lütke/Wood 2016; Keil 2018), finden sich Elemente der frühen Definitionsansätze auch noch in heutigen Arbeiten wieder (Harris/Larkham 1999: 8; Walks 2013). Dennoch stellt sich Frage, ob Suburbia überhaupt noch vom urbanen Zentrum aus erklärt und verstanden werden kann oder ob es sich als »Postsuburbia« in städtebaulicher und funktionaler Hinsicht nicht längst unabhängig von den dort stattfindenden Prozessen entwickelt (Hesse/Siedentop 2018).

Aufbau des Sammelbands

Der vorliegende Sammelband ist in drei Teile gegliedert, in denen die referierten Forschungsdiskurse und weitere aufgegriffen und auf die spezifischen Fragestellungen rund um die neue sowie ältere Formen von Suburbanität bezogen werden. Der erste Teil befasst sich in sechs Beiträgen mit Leitbildern, Akteuren und Fragen der Standortauswahl für die neuen Quartiere: *Uwe Altrock* fasst die Kritik an früheren Phasen der Stadterweiterung und bisherige planerische Reaktionen darauf zusammen. Am Beispiel der aktuell in der Planung befindlichen Stadterweiterungsprojekte Hamburg-Oberbillwerder und Frankfurt Nord-West zeigt er unterschiedliche Möglichkeiten auf, wie Städte mit den gegensätzlichen Anforderungen von Nachhaltigkeit und Wohnraumversorgung insbesondere im Zusammenhang mit Protesten und Widerstand gegen Stadterweiterungen umgehen. Er zeigt verfahrenstechnische Neuerungen vor allem durch eine intensivere Planungskommunikation, so z.B. Wettbewerbe, die derweil kooperativ durchgeführt werden und de facto zu Foren des Austauschs zwischen Planungsbeteiligten und (potenziell) –betroffenen werden.

Arvid Krüger untersucht die Perspektive der Wohnungswirtschaft auf städtebauliche und stadtentwicklungspolitische Leitbilder. Heutige Stadterweiterungen besitzen eine Größenordnung, die mit dem Siedlungsbau des 20. Jahrhunderts vergleichbar ist. Dennoch sind die Produktionsbedingungen heute andere als noch zu Zeiten einer gemeinnützigen Wohnungswirtschaft in den deutschen Republiken zwischen 1919 und 1989. Die Diskussionen, die zu den heutigen Vorstellungen von Urbanität mit Akteuren des Wohnungsbaus in Berlin, Hamburg und Frankfurt stattfinden, werden in dem Beitrag in den Stand der Forschung kontextualisiert. Dabei spielen Fragen der sozialen und funktionalen Mischung und der Zielgruppenorientierung eine besondere Rolle.

Auch *Florian Bellin-Harder* und *Frank Lorberg* widmen sich einem spezifischen Aspekt der heutigen Leitbildvorstellungen, nämlich dem Freiraum, der ebenfalls zur Schaffung von Urbanität beitragen soll. Über die systematische Analyse von Nutzungsspuren beleuchten sie die Aneignungsfähigkeit von Freiräumen im Zusammenspiel mit der Pflanzenverwendung und der Grünpflege am Beispiel von Stadterweiterungen der 1990er-/2000er Jahre. Es geht ihnen um alltägliche Bau-Freiraum-Interpretationen, seien dies individuelle Umbauten und Nutzungszuweisungen oder Spuren der Alltagsverwendung von Freiräumen in der Vegetation. Somit können eine zeitliche Bewährung und alltagspraktische Tauglichkeit in der Forschung erfasst werden.

Thomas Zimmermann und *Marcus Menzl* ergänzen dieses Kapitel durch den Blick in zwei spezifische Teilräume, in denen unterschiedlich mit unterschiedlichen Wachstumsdynamiken umgegangen wird. *Marcus Menzl* diskutiert am Beispiel der Hamburger Umlandgemeinde Henstedt-Ulzburg die Möglichkeiten der nachträglichen Anpassung von außerhalb der Kernstadt gelegenen Wohngebieten im Lichte der aktuellen Postwachstumsdebatte. Dort beendete die Ablehnung eines neuen Ortsteils »auf der grünen Wiese« 2007/08 durch die Bevölkerung abrupt den Wachstumskurs der kommunalen Stadtentwicklungspolitik. Hier scheinen sich die Interessen derer, die Sorge um eine Überlastung des Straßennetzes haben, Engpässe bei der sozialen Infrastruktur fürchten und die grünen Qualitäten ihres Wohnumfeldes geschützt wissen wollen, mit den Positionen von Postwachstumsvertreter*innen zu überschneiden. Postwachstumsideen können allerdings in den gewachsenen, lange auf Expansion ausgerichteten Gemeinden eher in pragmatischen kleinen Schritten und nur auf lange Sicht umgesetzt werden.

Die von *Thomas Zimmermann* untersuchte Dynamik im Leipziger Umland ist hier regelrecht kontrastierend. Trotz anhaltender Schrumpfung sollen in der Region Westsachsen neue Wohnbauflächen ausgewiesen werden. Diesen komplexen Prozess untersucht *Thomas Zimmermann* mithilfe der Governance-Assemblage. Der Beitrag untersucht, wie die heterogenen Interessenlagen Leipzigs und der kleinstädtischen Landkreisgemeinden aufeinander abgestimmt werden. Eine besondere Rolle spielt dabei die planerische Eignung der Kleinstädte als raum-

ordnerische Zentren einer normativ erwünschten dezentralen Konzentration. Die Kleinstädte der Region Westsachsen stehen dabei eher stellvertretend für den Versuch einer nachhaltigen Steuerung antizipierter Umlandwanderung.

Mit Protest gegen neue Stadterweiterungsprojekte (auch) aus den Reihen der Suburbanit*innen früherer Jahrzehnte beschäftigt sich im darauffolgenden Beitrag *Grischa Bertram*. Er zeigt, wie sich Akteursrollen – etwa von Anwohner*innen und Landwirt*innen, aber auch der Kommunen selbst – in älteren suburbanen Wohngebieten über die Jahre verändert haben. Diese Veränderungen führen zu neuen Zusammenschlüssen von Akteuren, die *Grischa Bertram* Antiwachstumskoalitionen nennt. Als solche nehmen sie Einfluss auf die neu geplanten Quartiere, sowohl grundsätzlich in Bezug auf die Möglichkeiten der Umsetzung als auch bei der genauen Ausgestaltung von Plänen und Leitbildern.

Im zweiten Teil mit fünf Beiträgen stehen Milieus und Zielgruppen der »neuen Suburbanität« und deren Wohnansprüche im Wandel im Mittelpunkt. *Maik Kiesler, Carsten Keller und Timo Baldewein* stellen in ihrem Beitrag einen kleinräumigen Indikator zur Binnendifferenzierung deutscher Großstadtregionen vor, der die soziale und bauliche Heterogenität suburbaner Gebiete besser erforsch- und abbildbar machen soll. Sie argumentieren für eine nicht-binäre Sichtweise auf Urbanität und Suburbanität, die Variablen wie Dichte von Personen und Infrastrukturen sowie die Lage im Stadtraum berücksichtigt. Auf dieser Grundlage definieren sie ein Kontinuum von fünf unterschiedlichen Raumtypen, die sie dann wiederum an einer Analyse mehrerer größerer und kleinerer Großstadtregionen in Deutschland illustrieren.

Henriette Bertram stellt einen Katalog von Handlungsfeldern und Maßnahmen der gendersensiblen, care-orientierten Quartiersentwicklung vor. Sie analysiert am Beispiel von Hamburg-Oberbillwerder, ob und inwiefern heutige Erweiterungsprojekte die seit den 1970er Jahren geäußerte Kritik aufgreifen, dass suburbanes Wohnen Geschlechterungleichheiten verstärke und gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Sorgeverantwortung verhindere. Sie kommt zu dem Schluss, dass gendersensible Stadtentwicklung mit etlichen aktuellen Leitbildern und planerischen Prinzipien, die auch bei den neu geplanten Quartieren zum Tragen kommen, sehr gut kompatibel ist. Dabei wird Gendergerechtigkeit als Ziel der Planung nicht explizit diskutiert, Vereinbarkeit aber gleichzeitig als wichtig und grundsätzliche Voraussetzung angesehen.

Im Beitrag von *Susanne Frank* werden Suburbanisierung und Gentrifizierung als zwei gegenläufige, aber miteinander korrespondierende Prozesse einander gegenübergestellt. Sie greift insbesondere die nordamerikanischen wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Debatten auf, um darzulegen, wie sich Eigenschaften, Wahrnehmung und Bewertung von suburbanen und innerstädtischen Quartieren ca. seit der Jahrtausendwende verschoben haben. Sie zeigt, dass sich die Urbanität und Suburbanität als Lebensweise heute auch durch die zunehmende Mobilität von

Bewohner*innen unabhängig von der geographischen Lage eines Wohnquartiers manifestieren können.

Angelina Göb beschreibt Zuzugs- und Bleibemotive, Alltagsarrangements und Gemeinschaftserleben von Vorstadtbewohner*innen im Umland von Hannover. Ihre Untersuchung legt nahe, dass diese ihren Wohnort sehr pragmatisch als wenig (heraus-)fordernd und dabei maximal komfortabel ansehen, ihre sozialen Netzwerke aber eher nicht im räumlichen Umfeld suchen und/oder brauchen. Beiläufiger, freundlicher Kontakt wird gepflegt und führt zu einem harmonischen nachbarschaftlichen Verhältnis, das aber nur in seltenen Fällen über diese Beiläufigkeit hinausführt. Damit scheinen viele Suburbanit*innen jedoch sehr zufrieden zu sein.

Ferihan Yesil schließlich setzt sich mit den suburbanen Heimatkonstruktionen türkischer Migrant*innen auseinander. Sie schildert das Erleben und Aneignen von suburbanen Wohnorten am Beispiel unterschiedlicher Generationen von nach Deutschland Eingewanderten seit den 1970er Jahren und stellt die Potenziale und Vorteile des Lebens in Suburbia gerade für diese Personengruppe heraus. Es erweist sich, dass der suburbane Raum u.a. durch die relativ günstigen Immobilienpreise sowie die Überschaubarkeit bei gleichzeitiger Möglichkeit zur individuellen Entfaltung gute Möglichkeiten der Integration von Eingewanderten bietet und diese sich dort unter bestimmten Voraussetzungen schnell heimisch fühlen können.

Die drei Beiträge des dritten Teils stellen Bezüge zur Suburbanisierungspraxis des 20. Jahrhunderts her. *Carsten Benke* untersucht »Suburbanisierung« in der Kaiserzeit, Vorstadtplanungen entlang von Eisenbahntrassen, und richtet den Blick auf die in weiterer Entfernung zur Kernstadt entstandenen neuen Vorstädte, die zumeist für eine bürgerliche Klientel entstanden. Die Rahmensetzungen für ihre hohe Erschließungs- und Freiraumqualitäten entstanden in einem sehr komplexen Zusammenwirken von privatem und öffentlichem Engagement. Dabei wurde nicht nur um städtebauliche Formen gerungen, sondern auch um Parzellierung, Nutzungsvielfalt, bewusste soziale Mischung, Akteursstruktur, ein breiteres Angebot von Arbeitsplätzen und öffentlicher Verkehrsanbindung sowie nicht zuletzt die Herausbildung öffentlicher Räume.

Noah Nätscher präsentiert mit Eschborn im Rhein-Main-Raum einen der großen Gewinner der Suburbanisierungsprozesse der 1960er und 1970er Jahre. Der Versuch, dabei eine urbane Lebenswelt im suburbanen Raum zu schaffen, war mit Konflikt- und Aushandlungsprozessen sowie Strategien zur Aneignung des städtischen Raums verbunden. Am Beispiel der wechselvollen Planung des Gebiets Rödelheimer Weg zeigt er den Wandel der Planungsleitbilder von der Großsiedlung zu einem kleinstädtischen Wohngebiet mit Einfamilien- und Reihenhäusern auf, ergänzt durch moderne öffentliche Einrichtungen nach einem integrativen, mehrgenerationellen Konzept. In dieser wird der Übergang von der Moderne zur Postmoderne unmittelbar deutlich.

Mit der Herstellung öffentlicher Infrastrukturen am Stadtrand als wichtiger Voraussetzung für Urbanität setzt sich *Arvid Krüger* auseinander. Dazu wird ein Rückblick unternommen, wie insbesondere soziale Infrastruktur in den vergangenen Jahrzehnten geplant wurde. Im Mittelpunkt steht dabei, wie deren Planung mit integrierten Ansätzen und städtebaulichen Leitmotiven verwoben war. Der Beitrag zielt darauf ab, hieraus Erkenntnisse für den Umgang mit aktuellen infrastrukturellen Anforderungen zu generieren. Er betrachtet dazu Standorttypologien für Nichtwohnnutzungen in Masterplänen und die Wege zu ihrer Realisierung als Beitrag zur Schaffung »urbaner« Quartiere.

Mit den Beiträgen geben wir einen Einblick in die sich vertiefende Forschung zu Stadterweiterungsvorhaben in Deutschland. Der interdisziplinäre und epochenübergreifende Zugang soll dazu beitragen, die aktuellen Entwicklungen in einen breiteren Zusammenhang zu stellen und damit ein besseres Verständnis für die dabei relevanten Rahmenbedingungen und Wirkmechanismen zu gewinnen. Dies erachten wir als zentrale Voraussetzung dafür, dass Stadtentwicklungsvorhaben künftig den an sie angelegten Maßstäben an Nachhaltigkeit und Lebensqualität genügen können.

Literatur

Altrock, Uwe (2005): »Stadtumbau in schrumpfenden Städten – Anzeichen für ein neues Governance-Modell?«, in: Jahrbuch Stadterneuerung 2004/05, 155–176.

Altrock, Uwe (2008): »Urban Governance in Zeiten der Schrumpfung«, in: Hubert Heinelt und Angelika Vetter (Hg.), Lokale Politikforschung heute, 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Stadtforschung aktuell, Bd. 112), 301–326, https://doi.org/10.1007/978-3-531-91111-3_13

Altrock, Uwe (2010): »Nach dem Scheitern des 30-ha-Ziels. Perspektiven für eine nachhaltige Flächenpolitik«, in: Marion Klemme und Klaus Selle (Hg.), Siedlungsflächen entwickeln. Akteure, Interdependenzen, Optionen, Detmold: Rohn (Edition Stadt-Entwicklung), 243–257.

Altrock, Uwe; Grunze, Nico; Kabisch, Sigrun (Hg.) (2018): »Großwohnsiedlungen im Haltbarkeitscheck: Differenzierte Perspektiven ostdeutscher Großwohnsiedlungen«, Wiesbaden: Springer VS 2018, https://doi.org/10.1007/978-3-658-18579-4

Altrock, Uwe; Krüger, Arvid (2019): »Wiederbelebung des Leitbilds der Europäischen Stadt?«, in: RaumPlanung (204), 16–24.

Baldewein, Timo; Keller, Carsten (2020): »Räumliche Muster der Zuwanderung: Regionale Verteilung und städtische Segregation von MigrantInnen in Deutschland«, in: Antje Röder und Darius Zifonun (Hg.), Handbuch Migrationssoziolo-

gie, Wiesbaden: Springer VS (Springer Nature Living Reference), https://doi.org/10.1007/978-3-658-20773-1_11-1

Becker, Heidede; Jessen, Johann; Sander, Robert (Hg.) (1999): Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart: Krämer.

Bellin-Harder, Florian (2020): »Vorgärten – Pflanzenverwendung zwischen Weg und Ort«, in: Stadt + Grün (9), 29–32.

Bellin-Harder, Florian; Hülbusch, Karl Heinrich (2006): Unter Verschluß. Der »modische« Bebauungsplan, in: Notizbuch… der Kasseler Schule (66), 203.

Bellin-Harder, Florian; Körner, Stefan; Lorberg, Frank (2019): »Wohngebäude suburbaner Großsiedlungen«, in: RaumPlanung (204), 33–39.

Bernt, Matthias; Haus, Michael; Robischon, Tobias (Hg.) (2011): Stadtumbau komplex: Governance, Planung, Prozess, Darmstadt: Schader-Stiftung (69), https://doi.org/10.1007/s13147-011-0101-7

Bertram, Grischa; Bertram, Henriette (2019): »Neuer suburbaner Protest?«, in: RaumPlanung (204), 48–54.

Bertram, Henriette (2020): »Feministisches Suburbia oder: Wie misst man Geschlechtergerechtigkeit im Stadtteil? Von Widersprüchen, Ungereimtheiten und Unschärfen bei der gendersensitiven Planung«, in: Feministische GeoRundmail (83), 85–89.

Bertram, Henriette (2021): Genderverhältnisse und (suburbaner) Raum – Wechselwirkungen, Wandel und Rolle der Planung, unter Mitarbeit von Universität Kassel und Forschungsverbund Neue Suburbanität.

Böse, Helmut (1981): Die Aneignung von städtischen Freiräumen, Kassel.

Brake, Klaus; Herfert, Günter (Hg.) (2012): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland, Wiesbaden: Springer VS, https://doi.org/10.1007/s13147-012-0195-6

Brandt, Heike; Holzapfel, Helmut; Hopmeier, Ilka (2004): Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte: EVALO – Verbundprojekt im Forschungsprogramm »Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert« des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF); Endbericht Gesamtprojekt, Kassel.

Breuste, Jürgen; Pauleit, Stephan; Haase, Dagmar; Sauerwein, Martin (2016): Stadtökosysteme. Funktion, Management und Entwicklung, Berlin, Heidelberg: Springer Spektrum.

Brombach, Karoline; Jessen, Johann; Siedentop, Stefan; Zakrzewski, Philipp (2017): »Demographic Patterns of Reurbanisation and Housing in Metropolitan Regions in the US and Germany«, in Comparative Population Studies – Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaften (42), 281–317, https://doi.org/10.12765/CPoS-2017-16e

Burckhardt, Lucius (2015): Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft, Martin Schmitz und Markus Ritter (Hg.). Berlin: Martin Schmitz Verlag.

Danielzyk, Rainer; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Osterhage, Frank; Oostendorp, Rebekka (2012): »Wohnstandortentscheidungen von Familien mit Kindern: Trendverschiebungen im Zuge der Spätmoderne«, in: Norbert Weixlbaumer (Hg.): Anthologie zur Sozialgeographie, Wien: Institut für Geographie und Regionalforschung (Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Bd. 16), 9–34.

Dickinson, Greg (2015): Suburban Dreams. Imagining and Building the Good Life, Tuscaloosa: University of Alabama Press, http://gbv.eblib.com/patron/FullRecord.aspx?p=2038800, https://doi.org/10.14321/rhetpublaffa.20.2.0357

Die Bundesregierung (2002). Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Download von https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/418646/a9a177234880a228ae90b08106175dce/perspektiven-fuer-deutschland-langfassung-data.pdf?download=1

Eisel, Ulrich; Körner, Stefan (Hg.) (2009): Befreite Landschaft. Moderne Landschaftsarchitektur ohne arkadischen Ballast?, 1. Aufl. Freising: TU München, Lehrstuhl für Landschaftsökologie (Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur, Bd. 18).

Endlicher, Wilfried (2012): Einführung in die Stadtökologie. Grundzüge des urbanen Mensch-Umwelt-Systems, Stuttgart: UTB GmbH (3640), https://doi.org/10.36198/9783838536408

Engels, Jens Ivo; Obertreis, Julia (2007): Infrastrukturen in der Moderne. Einführung in ein junges Forschungsfeld, in: Saeculum, Jahrbuch für Universalgeschichte 58 (1. Halbband), 1–12.

England, Kim V. L. (1991): »Gender relations and the spatial structure of the city«, in: Geoforum 22 (2), S. 135–147, https://doi.org/10.1016/0016-7185(91)90003-9

Engler, Philip (2013): »Reurbanisierung als wissenschaftliches Konzept – Plädoyer für eine Konzeptualisierung als Bedeutungszunahme des Städtischen«, in: disP – The Planning Review 49 (2), 14–27, https://doi.org/10.1080/02513625.2013.826534.

Fava, Sylvia Fleis (1956): »Suburbanism as a Way of Life«, in: American Sociological Review 21, S. 34–37.

Flecken, Ursula (1999): Zur Genese der Nachmoderne im Städtebau. Entwürfe 1960 – 1975 in Westdeutschland, Berlin: Institut für Stadt- und Regionalplanung (Arbeitshefte des Instituts für Stadt- und Regionalplanung, 63).

Forsyth, Ann (2012): »Defining Suburbs«, in: Journal of Planning Literature 27 (3), 270–281, https://doi.org/10.1177/0885412212448101.

Forsyth, Ann (2014): »Global suburbia and the transition century: Physical suburbs in the long term«, in: Urban Design International 19 (4), 259–273, https://doi.org/10.1057/udi.2013.23

Frank, Susanne (2003): Stadtplanung im Geschlechterkampf. Stadt und Geschlecht in der Großstadtentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts, Wiesbaden: Sprin-

ger (Stadt, Raum und Gesellschaft, 20), https://doi.org/10.1007/978-3-322-90546-8_12

Frank, Susanne (2008): »Gender trouble in paradise: Suburbia reconsidered«, in: Judith N. DeSena (Hg.), Gender in an urban world Bd. 9. Bingley: Emerald JAI (Research in urban sociology, 9), 127–148, https://doi.org/10.1016/s1047-0042(07)00006-2

Frank, Susanne (2014): »Innere Suburbanisierung als Coping-Strategie. Die »neuen Mittelschichten« in der Stadt« in: Peter A. Berger, Carsten Keller, Andreas Klärner und Rainer Neef (Hg.), Urbane Ungleichheiten. Neue Entwicklungen zwischen Zentrum und Peripherie, Wiesbaden: Springer VS, 157–172, https://doi.org/10.1007/978-3-658-01014-0_8

Frank, Susanne (2016): »Inner-city suburbanization–no contradiction in terms. Middle-class family enclaves are spreading in the cities«, in: Raumforschung und Raumordnung (76), 123–132, https://doi.org/10.1007/s13147-016-0444-1

Frank, Susanne; Weck, Sabine (2018): »Being Good Parents or Being Good Citizens: Dilemmas and Contradictions of Urban Families in Middle-Class Enclaves and Mixed Neighbourhoods in Germany«, in: International Journal of Urban and Regional Research 42 (1), 20–35, https://doi.org/10.1111/1468-2427.12592

Fürst, Franz; Himmelsbach, Ursus; Potz, Petra (1999): Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert. Wege zur Nachhaltigkeit?, Institut für Raumplanung, Universität Dortmund, (Berichte aus dem Institut für Raumplanung, 41)

Gans, Paul; Schmitz-Veltin, Ansgar; West, Christina (2010): »Wohnstandortentscheidungen von Haushalten am Beispiel Mannheim«, in Raumforschung und Raumordnung 68 (1), 49–59, https://doi.org/10.1007/s13147-009-0002-1

Geiling, Heiko (2007): »Probleme sozialer Integration, Identität und Machtverhältnisse in einer Großwohnsiedlung«, in: Jens S. Dangschat (Hg.), Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen, Bd. 230. Hannover: Verlag der ARL (Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, 230), 91–110, https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/document/31876/1/ssoar-2007-geiling-Probleme_sozialer_Integration_Identitat_undMachtverhaltnisse.pdf.

Griggs, Steven; Hall, Stephen; Howarth, David; Seigneuret, Natacha (2017): »Characterizing and evaluating rival discourses of the ›sustainable city‹: Towards a politics of pragmatic adversarialism«, in: Political Geography 59, 36- 46, https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2017.02.007

Griggs, Steven; Howarth, David; Feandeiro, Andrés (2018): »The logics and limits of »collaborative governance« in Nantes: Myth, ideology, and the politics of new urban regimes«, in: Journal of Urban Affairs (1–18), https://doi.org/10.1080/07352166.2018.1516508

Grunze, Nico (2007): »Rückbau sozialer Infrastruktureinrichtungen in der Großwohnsiedlung Marzahn«, Humboldt-Universität, Berlin.

Grunze, Nico (2017): »Ostdeutsche Großwohnsiedlungen«, Dissertation, Wiesbaden: Springer.

Harris, Richard; Larkham, Peter J. (1999): Changing suburbs. Foundation, form, and function, New York, London: Routledge (Studies in history, planning, and the environment, 24), http://site.ebrary.com/lib/academiccompletetitles/home.action.

Häußermann, Hartmut (2009): »Der Suburbanisierung geht das Personal aus. Eine stadtsoziologische Zwischenbilanz«, in: Stadtbauwelt 181 (12), 52–57.

Häußermann, Hartmut (2011): »Georg Simmel, der Stadtsoziologe. Zur Einführung«, in: Harald A. Mieg, Astrid O. Sundsboe und Majken Bieniok (Hg.), Georg Simmel und die aktuelle Stadtforschung, Wiesbaden: Springer, 15–27, https://doi.org/10.1007/978-3-531-93132-6_2

Henninger, Sascha (2011): Stadtökologie. Bausteine des Ökosystems Stadt, Paderborn: Schöningh, https://doi.org/10.36198/9783838535593

Hesse, Markus; Siedentop, Stefan (2018): »Suburbanisation and Suburbanisms – Making Sense of Continental European Developments«, in: Raumforschung und Raumordnung 76 (2), 97–108, https://doi.org/10.1007/s13147-018-0526-3

Hülbusch, Inge Meta (1978): Innenhaus und Außenhaus – umbauter und sozialer Raum, Kassel: Gesamthochschule OE Architektur Stadtplanung Landschaftsplanung.

Jacobs, Jane (1963): Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Berlin: Ullstein.

Jansen, Hendrik; Ryan, Brent D. (2019): »Retrofitting business suburbia: competition, transformation, and challenges in metropolitan Boston's suburban office parks«, in: Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability 12 (2), 203–229, https://doi.org/10.1080/17549175.2018.1552886

Jessen, Johann; Roost, Frank (Hg.) (2015): Refitting suburbia: Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und in den USA, Berlin: Jovis-Verlag, http://deposit.d-nb.de/cgi-bin/dokserv?id=4785622&prov=M&dok_var=1&dok_ext=htm.

Keil, Roger (2017): Suburban planet. Making the world urban from the outside, in: Cambridge, UK, Medford, MA, USA: Polity (Urban futures series).

Keil, Roger (2018): »After Suburbia: research and action in the suburban century«, in: Urban Geography 26 (12), 1–20, https://doi.org/10.1080/02723638.2018.1548828

Keller, Carsten (2005): Leben im Plattenbau, Campus-Verlag, Frankfurt a.M., New York.

Keller, Carsten; Klärner, Andreas; Neef, Rainer (2014): Urbane Ungleichheiten – zur gesellschaftlichen Produktion und Gestalt räumlicher Ungleichheitsstrukturen, in: Berger, Peter A.; Keller, Carsten; Klärner, Andreas et al. (Hg.) (2014): Urbane

Ungleichheiten. Neue Entwicklungen zwischen Zentrum und Peripherie, Wiesbaden: Springer VS.

Kern, Leslie (2019): Feminist city. A field guide. New York: Verso Books.

Kiesler, Maik; Keller, Carsten (2019): »Die Sozialstruktur Suburbias zwischen Homogenität und Heterogenität«, in: RaumPlanung (204), 55–61.

Körner, Stefan (2005): Natur in der urbanisierten Landschaft. Ökologie, Schutz und Gestaltung. Wuppertal: Müller + Busmann (Zwischenstadt, 4).

Körner, Stefan (2006): »Eine neue Landschaftstheorie? Eine Kritik am Begriff »Landschaft Drei«, in: Stadt + Grün 10, S. 18–25.

Körner, Stefan; Heger, Tina; Hadbawnik, Katrin; Jäger, Kerstin; Vicenzotti, Vera (2002): »Stadtökologie und Freiraumnutzung. Freiräume an der Universität Gesamthochschule Kassel«, in: Stadt + Grün 52 (9), S. 33–43.

Krüger, Arvid (2019): Neue Steuerungsmodelle der Stadterneuerung – … und daraus folgende Anforderungen an die Städtebauförderung, die Kommunen und die gemeinnützige Wohnungswirtschaft, Dissertation, Weimar: Bauhaus-Universität Weimar.

Leibenath, Markus (2012): »›Suburbane Räume als Kulturlandschaften‹ im Kontext von Raumordnung und Raumentwicklungspolitik: Eine diskursanalytische Betrachtung«, in: Winfried Schenk, Manfred Kühn, Markus Leibenath und Sabine Tzschachel (Hg.), Suburbane Räume als Kulturlandschaften, Hannover: Verlag der ARL (236), 80–110.

Löbe, Luciana; Sinning, Heidi (2019): »Sharing-Ansätze im Bereich Wohnen und Quartiersentwicklung«, in: Sinning, Heidi; Spars, Guido (Hg.): Sharing-Ansätze für Wohnen und Quartier, Stuttgart: Fraunhofer IRB Verlag, 57–70, https://doi.org/10.51202/9783738801736-9

Lorberg, Frank (2009): »Landschaft Drei – komplex und hybrid – ein Trojanisches Pferd, in: Ulrich Eisel und Stefan Körner (Hg.), Befreite Landschaft. Moderne Landschaftsarchitektur ohne arkadischen Ballast?, 1. Aufl. Freising: TU München, Lehrstuhl für Landschaftsökologie (Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur, Bd. 18), 139–162.

Lorberg, Frank (2017): »Lesbarkeit und Aneignung von Freiräumen«, in: Thomas E. Hauck, Stefanie Hennecke und Stefan Körner (Hg.), Aneignung urbaner Freiräume. Ein Diskurs über städtischen Raum, Bielefeld: transcript (Urban Studies), 23–46, https://doi.org/10.1515/9783839436868-002

Lütke, Petra; Wood, Gerald (2016): »Das »neue« Suburbia?«, in: Informationen zur Raumentwicklung (3), 349–360.

Mau, Steffen (2019): Lütten Klein. Leben in der ostdeutschen Transformationsgesellschaft, Berlin: Suhrkamp, https://doi.org/10.1515/srsr-2020-0055

Menzl, Marcus (2007): Leben in Suburbia: Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg, Frankfurt a.M.: Campus-Verlag, https://doi.org/10.2307/j.ctvdfoh8w.16

Menzl, Marcus (2014): »Urbanisierungsprozesse in Suburbia? Überlegungen zur Ubiquität der urbanen Lebensweise«, in: Frank Roost, Brigitta Schmidt-Lauber, Christine Hannemann, Frank Othengrafen und Jörg Pohlan (Hg.), Jahrbuch StadtRegion 2013/2014, Schwerpunkt: Urbane Peripherie, Opladen: Budrich (2013/2014), 43–60, https://doi.org/10.3224/jbsr.v8i1.02

Nawrath, Maximilian; Kowarik, Ingo; Fischer, Leonie K. (2019): »The influence of green streets on cycling behavior in European cities«, in: Landscape and urban planning 190, Artikel 103598, https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2019.103598

Nuissl, Henning/Couch, Chris (2008): »Lines of Defence: Policies for the Control of Urban Sprawl«, in: Chris Couch/Gerhard Petschel-Held/Lila Leontidou (Hg.), Urban sprawl in Europe: landscape, land-use change and policy, Oxford: Blackwell Publishing, S. 217–241.

Nuissl, Henning; Rink, Dieter (2005): »The »production« of urban sprawl in eastern Germany as a phenomenon of post-socialist transformation«, in: Cities 22 (2), 123–134, https://doi.org/10.1016/j.cities.2005.01.002

Osterhage, Frank; Kaup, Stefan (2012): »Reurbanisierung als neue Phase der Stadtentwicklung? Eine Analyse der Bevölkerungs-und Beschäftigtenentwicklung in Deutschland 1999 bis 2009«, in: Jahrbuch StadtRegion 7 2011/2012, Schwerpunkt: Stadt und Religion, 125–141, https://doi-org/ https://doi.org/10.3224/jbsr.v7i1.07

Palliwoda, Julia; Kowarik, Ingo; Lippe, Moritz von der (2017): »Human-biodiversity interactions in urban parks: The species level matters«, in: Landscape and urban planning 157, 394–406, https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.09.003

Pasternack, Peer (Hg.) (2019): Das andere Bauhaus-Erbe, Leben in den Plattenbausiedlungen heute, Berlin: Berliner Wissenschaftsverlag, https://doi.org/10.35998/9783830541448

Protze, Käthe (2009): Hausen statt Wohnen. Von der Hartnäckigkeit gesellschaftlicher Wertvorstellungen in wechselnden Leitbildern – Vorschlag für einen Blickwechsel, (Notizbuch … der Kasseler Schule), http://kobra.bibliothek.uni-kassel.de/bitstream/urn:nbn:de:hebis:34-2009050627162/3/DissertationKaetheProtze.pdf.

Reichholf, Josef H. (2007): Stadtnatur: eine neue Heimat für Tiere und Pflanzen, München: Oekom.

Säumel, Ina; Weber, Frauke; Kowarik, Ingo (2016): »Toward livable and healthy urban streets: Roadside vegetation provides ecosystem services where people live and move«, in: Environmental Science & Policy 62, 24–33, https://doi.org/10.1016/j.envsci.2015.11.012

Schenk, Winfried; Kühn, Manfred; Leibenath, Markus; Tzschachel, Sabine (Hg.) (2012): Suburbane Räume als Kulturlandschaften, Hannover: Verlag der ARL (236), http://scans.hebis.de/HEBCGI/show.pl?30031823_kla.pdf.

Sieverts, Thomas (2013): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, 3. Aufl. Basel: Birkhäuser Verlag.

Simmel, Georg (2018 [1903]): Die Großstädte und das Geistesleben, 1. Auflage. Hg. v. Theodor Borken. Berlin: Henricus.

Tessin, Wulf (2011): Freiraum und Verhalten. Soziologische Aspekte der Nutzung und Planung städtischer Freiräume. Eine Einführung, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, http://gbv.eblib.com/patron/FullRecord.aspx?p=753020.

Thompson, Ian Hamilton (2012): »Ten tenets and six questions for landscape urbanism«, in: Landscape Research 37 (1), S. 7–26, https://doi.org/10.1080/01426397.2011.632081

Walks, Alan (2013): »Suburbanism as a Way of Life, Slight Return«, in: Urban Studies 50 (8), S. 1471–1488, https://doi.org/10.1177/0042098012462610.

Wirth, Louis (2010 [1938]): »Urbanism as a way of life«, in: George Gmelch/Robert V. Kemper/Walter P. Zenner (Hg.), Urban life: readings in the anthropology of the city, Long Grove: Waveland Press, S. 101–118.

Wirth, Louis (2010): »Urbanism as a way of life«, in: George Gmelch, Robert V. Kemper und Walter P. Zenner (Hg.), Urban life: readings in the anthropology of the city, Long Grove, Ill.: Waveland Press, 101–118.

Wolff, Manuel; Wiechmann, Thorsten (2017): »Urban growth and decline: Europe's shrinking cities in a comparative perspective 1990–2010«, in: European Urban and Regional Studies 25 (2), 122–139, https://doi.org/10.1177/0969776417694680

Zupan, Daniela (2018): Leitbildwechsel. Dynamiken und Charakteristika städtebaulicher Innovationsprozesse, Detmold: Rohn (Schriftenreihe Stadt + Landschaft, 10)

Aktuelle Stadterweiterungsvorhaben in Deutschland

Spielräume für Nachhaltigkeitsinnovationen

Uwe Altrock

In diesem Beitrag wird analysiert, wie deutsche Großstädte in einer Zeit, in der der Flächenverbrauch am Stadtrand als Widerspruch zu Nachhaltigkeitsstrategien angesehen wird, mit der hohen Nachfrage nach Wohnraum umgehen, da sie einen Großteil ihrer leicht verfügbaren Brachflächen für eine Neubebauung verbraucht haben. In dieser Situation sind sie gezwungen, erneut auf Stadterweiterungsmaßnahmen zurückzugreifen. Der Beitrag zeigt, dass sich das daraus resultierende Entwicklungsmodell nicht nur deutlich von der Entwicklung im 20. Jahrhundert im Zeichen der architektonisch-städtebaulichen Moderne unterscheidet, sondern auch weit über die ersten Überlegungen zur nachhaltigen Stadtentwicklung aus den 1990er Jahren hinausgeht, als nachmoderne Leitbilder erstmals in den Vordergrund rückten. Das Kapitel befasst sich mit den Versuchen, Widerstand gegen die von verschiedenen Interessengruppen in diesem Zusammenhang vorgebrachten Kritikpunkte zu überwinden. Zu diesem Zweck bauen Städte auf innovative städtebauliche Ansätze. Um diese umzusetzen, orchestrieren sie Planungsprozesse sorgfältig und führen innovative kooperative Prozesse ein. Dennoch sehen sie sich mit heftigem Widerstand von Anwohner*innen, Umweltschützer*innen und Nachbargemeinden gegen jegliche Entwicklung konfrontiert. Somit können diese Innovationen als notwendige Voraussetzung für die Umsetzung einer geordneten Stadterweiterung ohne Erfolgsgarantie angesehen werden.

Stadterweiterungen in der »Moderne« und das Aufkommen des Nachhaltigkeitsdiskurses in Deutschland

Eine geordnete Entwicklung an den Stadträndern baut auf den negativen Erfahrungen mit der raschen industriellen Urbanisierung auf. Seit der Erfindung des Gartenstadtkonzepts und der Nachbarschaftseinheit bildete sie das Herzstück der städtebaulichen Moderne (für einen guten Überblick über die klassischen Konzepte vgl. LeGates/Stout 2015). Sie umfasste die Ideen einer systematischen Ausstattung neu entstandener Quartiere mit Versorgungseinrichtungen und deren

hierarchische räumliche Anordnung. Sie bildete eine wichtige Grundlage für das gezielte Stadtwachstum der Nachkriegszeit in Europa. Um den Missständen des rasanten Städtewachstums und den damit verbundenen schlechten Wohn- und Lebensverhältnissen zu begegnen, strebten die Großstädte mit Hilfe eines erheblichen Flächenwachstums, das von der Verbreitung des privaten Automobils abhing, eine Verringerung der Siedlungsdichte an und bauten auf sozialen Wohnungsbau und Einfamilienhäuser in größerem Umfang. Ein wichtiges Prinzip war dabei die Trennung der Funktionen Wohnen und Arbeiten. Die internationale Kritik an der modernistischen Stadtplanung setzte schon sehr früh ein. Sie stellte deren strenge Ordnungsprinzipien und das Fehlen von »urbanen« Qualitäten in Frage. Sie knüpfte an die Überlegungen von Jane Jacobs und anderen Kritikern des modernistischen Städtebaus an, konnte aber die Stadterweiterung zunächst nicht aufhalten. Darüber hinaus wurden die Tendenzen zur Trennung von Wohnen und Arbeiten durch die Errichtung großer Einkaufszentren sowie Industrie- und Büroparks am Rande der Stadt verstärkt.

Die zunehmende Kritik an diesen Entwicklungen und insbesondere an der fortschreitenden Zersiedelung der Landschaft führte international zu alternativen Ansätzen, ausgelöst durch eine Vielzahl von sozioökonomischen, kulturellen und politischen Entwicklungen. Mit dem Niedergang der emittierenden Industrien in der Stadt wurde eine gemischte Stadtentwicklung überhaupt erst möglich. Der wirtschaftliche Strukturwandel brachte eine große Anzahl von innerstädtischen Brachflächen hervor, die wiedergenutzt werden konnten, wodurch der Entwicklungsdruck auf die Außenbezirke der Städte verringert wurde. Veränderte Haushaltstypen und kulturelle Präferenzen erhöhten die Nachfrage nach städtischem Wohnen und Leben. Die wachsende Bedeutung des Paradigmas der Nachhaltigkeit trug zur Verbreitung kompakter, flächensparender Siedlungsformen bei.

In diesem Umfeld setzten sich gegen Ende des 20. Jahrhunderts allmählich nachmoderne Stadtplanungsansätze durch, die sich auf traditionelle Stadttypologien zurückbesannen. Sie wurden von einer Reform der Stadtentwicklungspolitik begleitet, die sich auf die Begrenzung des Wachstums der städtischen Gebiete konzentrierte. International ist dieser Zeitraum mit einer Verbreitung unterschiedlicher Auffassungen von nachhaltigem Städtebau verbunden, die sich vor allem in den Debatten um New Urbanism und Smart Growth auf die grüne Wiese konzentrieren, in den USA unterschiedlich stark kritisiert wurden und im Hinblick auf die Nachhaltigkeit nach wie vor in Frage gestellt werden (Carmona 2009; Larco 2016; Garde 2020; Gren et al. 2019; Trudeau 2018). In Deutschland wurden ähnliche Versuche unternommen, das Wachstum von Siedlungsgebieten einzudämmen. Auf programmatischer Ebene fanden sie ihren Niederschlag in der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, die eine Reduzierung der siedlungsbedingten Neuversiegelung von 120 Hektar pro Tag auf 30 Hektar bis 2020 anstrebte (Bundesregierung 2018).

Im Bereich des Städtebaus bereiteten frühe Innovationen (Flecken 1999) eine Wende im Sinne der Kritik an der architektonisch-städtebaulichen Moderne im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts vor, die zwar positiv bewertet, aber jenseits der großen Agglomerationen und einiger anderer innovativer Städte nicht zum Mainstream wurde (BBSR 2021; Growe/Freytag 2019; Zupan 2018). Die in diesem Zusammenhang vor allem für Entwicklungen auf der grünen Wiese entwickelten Leitprinzipien betrafen Aspekte, die als entscheidend für die Nachhaltigkeit angesehen wurden, obwohl eine gründliche Analyse ihrer potenziellen Auswirkungen kaum vorgenommen wurde. Dazu gehören (1) eine Standortwahl, die eine gute Anbindung an die existierende Stadt ermöglicht; (2) eine gewisse Autonomie mit Hilfe lebendiger Subzentren, die beide das Verkehrsaufkommen reduzieren können; (3) eine dichte und kompakte Stadtform, die den Flächenverbrauch begrenzt und urbane Vielfalt unterstützt; (4) ein funktionaler Mix, der zu fußläufigen Nachbarschaften beiträgt; (5) soziale Mischung, die eine Stigmatisierung von Gebieten mit einer hohen Konzentration von benachteiligten Haushalten vermeidet und angemessenen und erschwinglichen Wohnraum für eine Vielzahl sozialer Schichten gewährleistet; (6) Grünflächen, die zur ökologischen Nachhaltigkeit beitragen und ihren Erholungswert erhöhen; (7) ein Verkehrssystem, das den motorisierten Individualverkehr reduziert.

Außerdem wurde der Grundsatz »Innenentwicklung vor Außenentwicklung« auf verschiedenen Ebenen im Planungsrecht verankert und gewann allmählich an Dynamik (Schmidt 2009). Die Folge war eine Fokussierung auf innerstädtische Brachflächenrevitalisierung mit vergleichsweise hohen Dichten (Brake/Herfert 2012). Angesichts der im letzten Jahrzehnt stark gestiegenen Nachfrage nach Wohnraum in den Ballungsräumen stößt dieser Ansatz jedoch zunehmend an seine Grenzen. Vor dem Hintergrund erschöpfter Wohnbaulandpotenziale sind die Großstädte gezwungen, wieder stärker auf die grüne Wiese auszuweichen. Dabei stellt sich die Frage, inwieweit es ihnen gelingen kann, die immer höheren Nachhaltigkeitsanforderungen an solche Entwicklungen städtebaulich zu erfüllen. Während technologische Innovationen wie Wärmedämmung oder neue Antriebsmethoden zunehmend eingesetzt werden, um den quartiersbezogenen Energieverbrauch zu senken (bisher mit begrenzter Wirkung), bleibt der potenzielle Beitrag einer Veränderung der Stadtentwicklungsansätze und des Städtebaus umstritten. Das Fortbestehen traditioneller Leitbilder und die geringe Wirkung früherer Ansätze haben auch den Ruf nach alternativen Umsetzungsstrategien laut werden lassen. An dieser Stelle setzt das vorliegende Beitrag an und untersucht, wie Städte gestaltungsbezogene Nachhaltigkeitsstandards einführen und versuchen, substanzielle Ergebnisse zu erzielen, die die oben genannten Grund-sätze berücksichtigen oder sogar über sie hinausgehen.

Methodik

Die folgende Analyse baut auf Forschungsprojekten auf, die seit 2015 durchgeführt wurden und sich auf die Stadtentwicklungsstrategien der 50 größten deutschen Städte seit der globalen Finanzkrise konzentrieren. Dazu wurden Feldbeobachtungen, Expert*inneninterviews und Dokumentenanalysen von Plänen, Memos, Berichten und Zeitungsartikeln durchgeführt, um zu verstehen, wie Städte ihre Entwicklungen umsetzen. Sie fühlen sich hin- und hergerissen zwischen der Notwendigkeit, die steigende Nachfrage nach Wohnraum zu befriedigen, und der heftigen Kritik von lokalen Initiativen, Bürgergruppen, Umweltschützer*innen und Nimbyist*innen. Die Ausführungen stützen sich auf diese Studien und analysieren zwei wichtige Fälle, in denen Großstädte versuchen, mit Hilfe innovativer städtebaulicher und planerischer Verfahren nachhaltigere Entwicklungen auf der grünen Wiese zu planen, wobei der Schwerpunkt auf der Analyse von Plänen, Memos und teilnehmender Beobachtung liegt.

Die beiden Fälle, Hamburg-Oberbillwerder und Frankfurt-Nordwest, gehören zu den größten derzeit in Deutschland geplanten Entwicklungsprojekten auf der grünen Wiese. Durch die Darstellung ihrer städtebaulichen Merkmale soll ihr Entwicklungsmodell näher charakterisiert werden. Bei der Studie handelt es sich nicht um eine vergleichende Bewertung im engeren Sinne. Vielmehr werden innovative Beiträge von Städten und beteiligten Akteur*innen vor dem Hintergrund der gemischten Erfahrungen aus früheren Epochen mit Versuchen einer geordneten Stadterweiterung vorgestellt. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, welche Rolle die aktuellen Nachhaltigkeitsanforderungen und die skeptische Haltung breiter Bevölkerungsschichten bei der Neudefinition ihrer Stadtentwicklung spielen, sowohl im Hinblick auf die Nachverdichtung bestehender Quartiere als auch und erst recht im Hinblick auf Erweiterungspläne auf der grünen Wiese. Die ausgewählten Beispiele stehen für zwei gegensätzliche Konstellationen, die sich auch in anderen vergleichbaren Städten finden lassen: ein eher stabiles Entwicklungsumfeld in Hamburg versus ein eher instabiles in Frankfurt. Beide Städte zeichnen sich jedoch durch einen dringenden Wohnungsbedarf aus, wobei hierfür verfügbare Brachflächen fast vollständig bebaut sind. Beide Städte sind Vorreiter bei der innovativen Suche nach neuen Ansätzen für eine nachhaltige Stadtentwicklung und die besondere Größe der Projekte ermöglicht einen sehr komplexen Ansatz bei der Stadtgestaltung, und so findet sich fast die gesamte Bandbreite der derzeit in Deutschland diskutierten Ansätze in ihren Projekten wieder.

Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit? Der Kontext der aktuellen Entwicklung auf der grünen Wiese in Deutschland

Die Städte sind auf eine komplexe Planungskoordination angewiesen, um neue Vorhaben durchzusetzen. Um die zu erwartenden massiven Widerstände aus verschiedenen Richtungen, vor allem von kritischen Anwohner*innen, Umweltschützer*innen und Nachbargemeinden, zu überwinden, müssen die Stadtverwaltungen in erster Linie Mehrheiten in der Politik gewinnen und sich darüber hinaus gegen drohende Klagen wappnen. Dazu greifen sie entweder auf Grundstücke zurück, die seit Jahrzehnten im Eigentum der Kommune sind, oder sie berufen sich auf den Rechtsstatus der »städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme« nach § 165 des Baugesetzbuches, um sich die Verfügbarkeit von Grundstücken zu sichern und die Umsetzung ihrer Pläne bei besonders hoher Nachfrage nach Wohnraum zu beschleunigen. Ihre Anwendung erfordert die Durchführung aufwändiger Voruntersuchungen, die ihre Angemessenheit nachweisen müssen. In diesem Zusammenhang werden vielfältige Informations- und Beteiligungsprozesse durchgeführt, die in der Regel zunächst massiven lokalen Widerstand mobilisieren. In den Projekten soll eine Reihe von komplexen Beteiligungsverfahren, Bürgerworkshops, städtebaulichen Wettbewerben und anderen Maßnahmen die Akteure und Entscheidungsträger*innen langfristig überzeugen. Auf dem Weg zu konkreteren Plänen muss eine Reihe von Beschränkungen überwunden werden, die die Zahl der möglichen Wohneinheiten mitunter erheblich einschränken. Ein Mitarbeiter einer Stadtverwaltung drückte es so aus: »Die langwierige Planung dieser Art von Entwicklungen ist wie ein Hürdenlauf – wenn man einmal stolpert, ist man raus.« (Mitarbeiter einer Stadtverwaltung, 26. Oktober 2021).

Verfahrenstechnische Neuerungen

Zwei wesentliche Verfahrensinnovationen sollen dazu beitragen, die beteiligten Akteure von der Nützlichkeit der Projekte zu überzeugen. Erstens schaffen sie große Foren des Austauschs zwischen Planungsbeteiligten, lokalen Initiativen, Expert*innen für kritische Fachfragen und hochrangigen Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung. Zweitens werden städtebauliche Wettbewerbe, die in der Regel zur Konkretisierung von Projekten durchgeführt werden, im Gegensatz zu früher kooperativ durchgeführt. In einem mehrstufigen Optimierungsprozess arbeiten ausgewählte Büros an ihren Lösungsvorschlägen und werden dabei von fachlich breit aufgestellten Beiräten unterstützt. Auf diese Weise können vielfältige technische Anforderungen in den Entwurfsprozess einfließen, die bei herkömmlichen Wettbewerben oft nur am Rande berücksichtigt werden. Im Rahmen von Zwischenpräsentationen und Kolloquien geben sowohl die Mitglieder der Wettbewerbsjury als auch

die beteiligten interessierten Bürger*innen ihre Anregungen an die Büros weiter, die diese in die weiteren Schritte des Entwurfsprozesses einfließen lassen können.

Standortauswahl

Die größten Neubaugebiete in deutschen Ballungsräumen sollen vollständig im Umland der Kernstädte entstehen, die einen enormen Wohnungsbedarf zu bewältigen haben (Rink/Egner 2020). Die Kernstädte verfügen über keine Mechanismen, die es ihnen erlauben würden, den Umlandgemeinden die Produktion einer beträchtlichen Anzahl von Wohneinheiten aufzuerlegen, um ihre eigene Wohnungsnot zu lindern. Standorte für neue Stadtteile am Stadtrand müssen in der Praxis unter Berücksichtigung verschiedener Rahmenbedingungen ausgewählt werden. Neben den technischen Eignungskriterien spielen auch politische Faktoren eine Rolle. Vor diesem Hintergrund treffen die Städte plausible Abwägungen, die im Prinzip mit den Anforderungen der Nachhaltigkeit im weitesten Sinne zusammenhängen. Vor Ort erscheinen sie jedoch nicht immer unmittelbar nachvollziehbar und stellen daher nicht selten eine Belastung für kontroverse Umsetzungsprozesse dar.

Subzentren und Autonomie

Ein zentraler Ansatz bei der Entwicklung neuer Quartiere war es, möglichst vielfältige identitätsstiftende Einheiten zu schaffen, die auf kleinem Raum ein breites Spektrum an Dienstleistungen anbieten und damit die Abhängigkeit von weit entfernten anderen Quartieren minimieren. Die derzeit entwickelten Stadtteile schließen jedoch relativ unmittelbar am bestehenden Stadtgefüge an. Daraus ergibt sich ein grundsätzliches Dilemma: Sie sind teilweise funktional eng mit den älteren Bestandsquartieren verwoben, und die Unterbringung vieler neuer Nutzungen ist in der suburbanen Umgebung nicht immer tragfähig. Eine gewisse Eigenständigkeit und eine gute Versorgung mit Dienstleistungs-, Arbeits- und Freizeitangeboten ist daher nur schwer zu erreichen. Frühere Versuche, neue Stadtteile funktional zu gliedern und mit einem differenzierten Netz sozialer Infrastruktur zu versehen, das hierarchisch gestaffelte Unterzentren mit Einzelhandel, Infrastruktur und Begegnungsstätten beherbergt, wurden durch Konzentrationsprozesse im Einzelhandel und Veränderungen in der Haushaltsstruktur infrage gestellt, konnten aber mitunter im Rahmen von Stadtumbauprozessen erfolgreich weiterentwickelt werden.

Kompakte Stadtform

Ein wesentlicher Aspekt der neuen Entwicklungen ist ihre Dichte und städtebauliche Form. Trotz der Nachfrage nach Einfamilienhäusern in Deutschland müssen die

Kernstädte die grüne Wiese effizient nutzen. Sie können es sich nicht mehr leisten, Land für ausgedehntes suburbanes Wohnen zu »verschwenden«. Nachhaltigkeitsaspekte, der drängende Wohnungsbedarf und urbane Lebensstile zwingen sie dazu, auf traditionelle, aus der Blockrandbebauung abgeleitete städtebauliche Muster zurückzugreifen. Der Versuch, hohe Dichten in der Peripherie zu realisieren, bringt zwei große Herausforderungen mit sich: erstens den potenziellen Widerstand der benachbarten Einfamilienhausbesitzer*innen, die befürchten, dass sie durch den Autoverkehr und unangemessen dichte Nachbarschaften in ihren Hinterhöfen überlastet werden, und zweitens das negative Image dichterer Siedlungen auf der grünen Wiese bei den potentiellen Bewohner*innen. Während in den älteren Gebieten am Stadtrand die Geschossflächenzahl zwischen 0,4 und 1,0 liegt, wurden in den Stadtteilen der 1990er Jahre, die bereits zur traditionellen Stadtentwicklung zurückgekehrt waren, GFZs um 1,0 oder leicht darüber realisiert (Schubert 2005, Kaufmann/Peterek 2018). Da jedoch Brachflächenentwicklungen teilweise GFZs um 2,5 erreicht haben (BBSR 2021), sollen die neuen Entwicklungen auf der grünen Wiese ähnliche Dichten erreichen.

Funktionsmischung

Die Schaffung von funktionsgemischten Quartieren hat in den letzten Jahrzehnten die Diskussion um städtebauliche Leitbilder dominiert, ohne dass durchschlagende Erfolge – vor allem am Stadtrand – erzielt werden konnten. Lediglich innerstädtische Brachflächen konnten aufgrund der vorherrschenden Standortfaktoren oft viele Arbeitsplätze schaffen. In der Peripherie war dies trotz gegenteiliger Beteuerungen vieler Stadtplaner*innen aus verschiedenen Gründen deutlich schwieriger, und es wurden letztlich fast nur Nahversorgungseinrichtungen realisiert. Selbst größere Gewerbegebiete oder Büroparks an der Peripherie wurden eher monofunktional organisiert. So stellt die Realisierung von gemischt genutzten Wohnquartieren auf der grünen Wiese aus zwei Gründen eine neue Herausforderung dar: zum einen aus dem Bedürfnis heraus, zunehmend aus der Innenstadt verdrängten jungen »Urbanit*innen« neue Formen des Wohnens und Arbeitens anbieten zu können, zum anderen im Hinblick auf die Hoffnung auf mehr Nachhaltigkeit der nach den Prinzipien der fußläufigen 15-Minuten-Stadt organisierten Stadtteile.

Soziale Mischung

Wie bereits angedeutet, zielen die neuen Quartiere auf eine soziale Durchmischung ab (vgl. dazu auch den Beitrag von Krüger in diesem Band). Auch wenn es umstritten ist, inwieweit dies dazu beitragen kann, dass sich Menschen aus unterschiedlichen Schichten begegnen, ist es aus einem anderen Grund von Bedeutung: Die Gefahr einer negativen Stigmatisierung von peripheren Großwohnsiedlungen wird

weitestgehend vermieden. Um eine Stigmatisierung räumlich stark konzentrierter unterprivilegierter Haushalte in Großwohnsiedlungen in der Peripherie zu vermeiden, haben die Städte zunehmend auch einen signifikanten Anteil jedes größeren Wohnungsbauprojekts für bezahlbaren Wohnraum reserviert, um eine kleinteilige soziale Mischung zu realisieren (Rink/Egner 2020). Im Gegensatz zu den ausgedehnten Sozialwohnungssiedlungen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wenden viele Städte zunehmend ausgeklügelte Quotensysteme bei der Zuteilung von Grundstücken an öffentliche Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften und Baugemeinschaften an, um die neuen Stadtteile so vielfältig und komplex wie möglich zu gestalten. Durch eine Vielzahl von Gebäudetypologien und eine kleinteilige, parzellenbezogene Bebauung sowie eine »konzeptorientierte Grundstücksvergabe« kann es gelingen, neben den öffentlichen Wohnungsbaugesellschaften eine Vielzahl unterschiedlicher Bauträger an der Entwicklung zu beteiligen. Dabei werden die Grundstücke nicht an den Meistbietenden vergeben, sondern an denjenigen, der im Hinblick auf eine Reihe weitergehender sozialer Kriterien den besten Beitrag zur Schaffung einer stabilen Gemeinschaft zu leisten verspricht.

Multifunktionale Freiräume

Freiräume werden als entscheidend für die Nachhaltigkeit angesehen – allerdings auf widersprüchliche Weise. Auch der Rückgriff auf traditionelle Stadtformen baut auf ein klassisches System von öffentlichen Räumen mit Flaniermeilen und Plätzen, die klar von privaten Räumen getrennt sind. Außerdem sollen strukturierende Grünflächen natürliche Spuren aufgreifen und prägende Landschaftselemente einbeziehen, um neuen Stadtteilen eine lokale Identität zu geben. Gleichzeitig steigen die stadtklimatischen, infrastrukturellen und identitätsstiftenden Anforderungen an die Freiräume, insbesondere aufgrund der hohen Bebauungsdichte. Freiräume sollen nun für Kühlung und Kaltluftzufuhr aus dem Stadtrandbereich sorgen. Diese Forderung gilt zwar in erster Linie für innerstädtische Quartiere, doch die hohe Dichte am Stadtrand bringt nun auch dort ähnliche Qualitätsstandards mit sich. Da die neuen Quartiere auch die Kaltluftzufuhr zu den bestehenden Quartieren zu blockieren drohen, werden Grünkorridore vom Stadtrand in die Stadt hinein geschaffen. Hinzu kommen Überlegungen zur Begrenzung der Versiegelung, die sich auf die Funktionen der Speicherung und Versickerung von Niederschlagswasser und der Regenwasserableitung beziehen. Gleichzeitig sind Freiflächen für die Erholungsfunktion von Bedeutung.

Verkehrsberuhigung und ÖPNV

Negative frühere Erfahrungen mit der Erschließung auf der grünen Wiese, wo eine Anbindung an den schienengebundenen Verkehr teilweise lange Zeit nicht möglich

war, und die Überlastung des Straßennetzes in Ballungsräumen machen die verkehrsorientierte Entwicklung zu einer schwierigen Herausforderung. Neuer Verkehr ruft zuverlässig den Widerstand von Anwohner*innen und Naturschützer*innen auf den Plan. Die Schaffung von dicht bebauten *pedestrian pockets* (Calthorpe et al. 1989) rund um Haltepunkte des ÖPNV wird von Planer*innen bis zu einem gewissen Grad als Abhilfe gesehen. Versuche, noch weiter zu gehen und experimentelle autofreie oder autoreduzierte Quartiere zu realisieren, sind jedoch selbst in ökologisch ambitionierten Städten auf wenige Einzelbeispiele beschränkt geblieben. Die Abhängigkeit vom Auto ist in den städtischen Randgebieten recht hoch, und daher schränkt der Bedarf an Parkplätzen die Möglichkeiten für den Bau von dichten Stadtvierteln und »urbanen« öffentlichen Räumen ein.

Der Fall Hamburg-Oberbillwerder: Strategische Urbanisierung eines stadteigenen Grundstücks

Hintergrund, strategische Planung und Standortwahl

Die Reurbanisierung und das erneute Bevölkerungswachstum im Stadtstaat Hamburg, der zweitgrößten Stadt Deutschlands mit fast 2 Mio. Einwohnern, kam in Gang, als die Stadt nach der Wiedervereinigung im Jahr 1990 wieder an Bedeutung gewann. Eine wachstumsorientierte Strategie des damaligen konservativen Senats aus den frühen 2000er Jahren (FHH 2002, Altrock/Schubert 2004) führte zu großen Brachflächenentwicklungen und konkretisierte ihre Entwicklungsrichtung in einem »Räumlichen Leitbild« (FHH 2007) unter dem Motto »Mehr Stadt in der Stadt«, das eine konsequente Mobilisierung von Flächen für die Nachverdichtung betont, aber auch einräumt, dass neue Entwicklungen auf der grünen Wiese notwendig sein können, um den Wohnungsbedarf in der Nähe bestehender Siedlungsschwerpunkte zu decken. Aufgrund der dynamisch wachsenden Wohnungsnachfrage hat der Hamburger Senat 2011 gemeinsam mit den sieben Bezirken der Stadt beschlossen, den Wohnungsneubau unter dem sozialdemokratischen Senat zu fördern. Zentrale Ziele waren, die Zahl der Wohnungsfertigstellungen pro Jahr auf 6.000 Wohnungen zu erhöhen und im Mietwohnungsneubau 30 % öffentlich geförderten bezahlbaren Wohnraum bereitzustellen (FHH 2011). Das Stadtentwicklungskonzept »Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser« (FHH 2014) konkretisierte 2014 diese Ziele inhaltlich und räumlich in Anlehnung an das »Räumliche Leitbild« von 2007 und verankerte eine Reihe größerer Wohnungsbauprojekte. Angesichts steigender Immobilienpreise betonte das Konzept die Frage der Bezahlbarkeit und versuchte explizit eine Brücke zwischen Umwelt und Wirtschaft zu schlagen, indem es einen starken Akzent auf den ÖPNV und alternative Verkehrsmittel setzte. Die Herausforderung des Klimawandels wurde nun ausdrücklich angesprochen, und

als Reaktion auf die Folgen des städtischen Wachstums wurde eine multifunktionale Nutzung und qualitative Aufwertung städtischer Freiräume gefördert, die heute als immer knapper angesehen werden. Zwei Jahre später wurde durch einen Beschluss des nachfolgenden Senats, an dem nun auch die Grünen beteiligt waren, die Wiederaufnahme früherer Planungen für das 124 ha große Neubaugebiet Oberbillwerder im Südosten der Stadt festgelegt (FHH 28.09.2016), um die seit Mitte der 2010er Jahre geplante Entwicklung mit zusätzlichen 7.000 Wohneinheiten zu vollenden (Altrock/Krüger 2019; FHH 2019; IBA Hamburg 2021a). Der Senat hat sich für ein »Quartier zum Wohnen und Arbeiten« entschieden, das in diesem Stadtteil einen »qualitätsvollen Übergang vom Dorf zum urbanen Raum« ermöglicht und verschiedene Zielgruppen anspricht, darunter Genossenschaften, Baugruppen sowie kommunale und private Bauauftraggeber*innen. Das Gelände befand sich seit Jahrzehnten im Eigentum der Stadt und war langfristig für eine städtebauliche Entwicklung vorgesehen. Es liegt in einem niedrig gelegenen Feuchtgebiet, das ursprünglich als Zwischenraum zwischen den Siedlungsachsen gedacht war, und wurde schließlich doch der Stadtentwicklung überlassen. Die Nähe zu einer S-Bahn-Station und die landwirtschaftliche Nutzung des Geländes, das kein Schutzgebiet darstellt, bieten einen Entwicklungsvorteil, aber das Gelände ist vom Hauptverkehrsstraßennetz isoliert. Seine ökologische Qualität wird kontrovers diskutiert, aber von den Landwirten in der Umgebung immer wieder behauptet. Die Tatsache, dass das Gebiet von Stadterweiterungsprojekten mit erhöhter Dichte umgeben ist, die in den 1980er und 1990er Jahren entwickelt wurden (Schubert 2005), sowie von der vor vielen Jahrzehnten eingemeindeten mittelgroßen Stadt Bergedorf, macht seine Auswahl jedoch prinzipiell plausibel.

Partizipative Vorbereitung auf der Ebene des Masterplans

Dem eigentlichen Planungsprozess ging ab Ende 2016 ein komplexes Beteiligungsverfahren voraus (IBA Hamburg 2017a), das eine große Vielfalt an Ideen für architektonische Typologien, ein generelles Plädoyer für den Erhalt der Landschaftselemente, die Stärkung der sozialen Infrastruktur und ein vielfältiges Wohnungsangebot hervorbrachte. Es folgte ein aufwändiges Werkstattverfahren zur Konkretisierung der fachlichen Belange im Dialog mit rund 60 Expert*innen im März 2017, in welchem Themen wie Nachhaltigkeit, Vielfalt, Kulturlandschaft, Mobilität, Wohnen und Städtebau kontrovers diskutiert wurden und das mit einem Plädoyer für ein kompaktes, begehbares und funktional gemischtes neues Quartier mit einer durchschnittlichen GRZ von rund 2,5 endete (IBA Hamburg 2017b). Dazu gehörten auch intensive Fokusgruppendiskussionen von Expert*innen und Anwohner*innen. Dabei wurde beispielsweise deutlich, dass die Bewohner*innen der angrenzenden Quartiere keineswegs an einer ausschließlichen Einfamilienhausbebauung interessiert sind, wie von der konservativen Opposition in der

Bezirksversammlung vermutet, sondern dass viele von einer höheren Siedlungsdichte eine bessere Auslastung der vorhandenen Einrichtungen und Angebote erwarten. Die Ergebnisse dieses Prozesses flossen in die Aufgabenstellung eines geladenen zweistufigen dialogischen städtebaulichen Wettbewerbs ein, der erneut ein kompaktes und typologisch vielfältiges neues Quartier mit einer feinkörnigen Funktionsmischung mit 4.000-5.000 Arbeitsplätzen und ca. 7.000 Wohnungen, hohen Umweltstandards und einer strikten Begrenzung der Stellplatzzahl auf 0,6 pro Wohnung forderte, aber explizit kein autofreies Quartier vorsah und dabei sowohl die gute Verkehrsanbindung als auch die Lage in der Peripherie berücksichtigte (IBA Hamburg 2017c). Der Wettbewerb beschäftigte im Herbst 2017 und in der ersten Jahreshälfte 2018 eine Reihe internationaler, hochrangiger Städtebau-Teams, einschließlich mehrerer Präsentationsrunden und Rückmeldungen der Bürger*innen vor Ort. Das im Mai 2018 ausgewählte Siegerteam wurde mit einem Masterplan beauftragt, der die Rückmeldungen von Bürger*innen und Fachbeirat bis September 2018 aufnahm und Anfang 2019 vom Senat verabschiedet wurde (IBA Hamburg 2019). Seitdem werden Bebauungspläne aufgestellt, die mit leichten Verkleinerungen und typologischen Anpassungen einhergehen und insbesondere verbindende Grünflächen, Animal Aided Design, Regenwassermanagement und den Einsatz erneuerbarer Energien detailliert ausweisen (IBA Hamburg 2021b).

Abb. 1: Masterplan Oberbillwerder – 2021

IBA Hamburg 2021b:12

Abb. 2: Zentraler Bereich

IBA Hamburg 2021b: 21

Nachhaltige Innovationen im Entwurfsprozess

Der Masterplanentwurf von ADEPT/Karres&Brandt mit dem Titel »The Connected City« greift die vorhandene Struktur der Landschaft mit ihren linearen Entwässerungskanälen auf (IBA Hamburg 2019, 2021a). Er sieht fünf gemischte Quartiere mit unterschiedlichem Charakter vor, die sich um den bestehenden S-Bahnhof gruppieren, mit abnehmender Dichte vom Zentrum zur Peripherie, mit GFZ-Werten von bis zu 2,5 im Zentrum mit seinen Blockrandbebauungen und einer Vielzahl von Gebäudetypologien. Neben technologischen Innovationen sind die wichtigsten Nachhaltigkeitsmerkmale das kompakte Zentrum, der Funktionsmix, das System multifunktionaler grüner Freiräume und die konsequente Nutzung von Mobilitätsknotenpunkten, um Radfahren und Sharing zu fördern und die Dominanz des Autos deutlich zu reduzieren.

Dieses dichte und kompakte Zentrum soll eine effizientere Organisation der öffentlichen Infrastruktur als in der Ära der Moderne ermöglichen und das Viertel

zu einem angemessenen Ersatz für eine Nachfrage machen, die normalerweise traditionelle innerstädtische Viertel bevorzugen würde, die für sie nicht mehr erschwinglich sind. Die starke Abnahme der Dichte zu den Rändern hin zielt jedoch sowohl auf die Akzeptanz bei den Bürger*innen, die sich immer wieder für eine Vielfalt von Typologien eingesetzt haben, als auch auf die Integration in die Agrarlandschaft. Trotz erheblicher Widerstände der politischen Opposition im Bezirk werden kompakte Bauformen beibehalten, um eine Tragfähigkeit für ergänzende Nutzungen zu erreichen, die in kurzer Entfernung zu den Wohnungen erreichbar sind. Darüber hinaus werden in naheliegender Weise Synergien zwischen dem System des öffentlichen Verkehrs und der Anordnung der zentralen Einrichtungen angestrebt.

Im Zentrum neben der regionalen S-Bahnanbindung werden nicht nur Einzelhandel, Schulen und andere soziale Infrastrukturen konzentriert. Die Gebäudetypologie im Zentrum erlaubt vielfältige multifunktionale Gebäude und sogar eine komplexe Anordnung von Co-Working-Spaces, die versuchen, die lebendigen innerstädtischen Quartiere, mit denen sie auf dem Markt konkurrieren, wiederherzustellen. Eine experimentelle Pufferzone neben der S-Bahn soll neue Arbeits- und Produktionsformen in vergleichsweise offen gestalteten Bautypologien beherbergen. Um der Funktionsmischung und den vielfältigen Arbeitsmöglichkeiten einen Schub zu geben, wird eine Hochschule für angewandte Wissenschaften mit dem Schwerpunkt Life Sciences in das Gebiet verlagert, die als Pionierin das in der landwirtschaftlichen Vergangenheit des Gebietes verwurzelte lokale Wissen mit einem geplanten Entwicklungsknoten in der experimentellen Pufferzone verknüpft.

Der zentrale lineare Freiraum ist als »grüner Ring« mit Verbindungen zur umgebenden Landschaftszone organisiert. Seine entscheidende Funktion ist nicht nur die Verknüpfung von Erholungs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen, sondern auch eine enge Kopplung mit dem Verlauf natürlicher Gewässer und Möglichkeiten der Oberflächenentwässerung, die wichtige ökologische Funktionen übernimmt und ein ausreichendes Regenwassermanagement gewährleistet.

Neben der entscheidenden Anbindung an den schienengebundenen Nahverkehr als Ausgangspunkt der Entwicklung, um den herum auf kürzestem Weg ein Maximum an Wohneinheiten realisiert werden und der die Entwicklungen früherer Jahrzehnte über die S-Bahn-Trasse hinweg abrunden soll, setzt auf die Idee, die Abhängigkeit vom Auto deutlich zu reduzieren, ohne unrealistischerweise ein autofreies Quartier fern des Stadtzentrums zu schaffen, sowie auf die Förderung des Rad- und Fußverkehrs und die strikte Unterbindung des privaten Parkens im Straßenraum. Die Autos müssen in 11 »Mobility Hubs« abgestellt werden, d.h. in Parkhäusern, die symbiotisch neben den Plätzen des Viertels angeordnet sind, um die Lebendigkeit des Viertels zu konzentrieren und einen ausreichenden Fußgängerverkehr zu gewährleisten. Auf diese Weise werden finanziell und ökologisch kaum vertretbare Tiefgaragen vermieden, die ähnliche Quartiere in Innenstädten prägen. Al-

lerdings ist die Entwicklung von Mobilitätsknotenpunkten angesichts der durchweg negativen Erfahrungen mit der Unattraktivität großer Parkhäuser als sehr voraussetzungsvoll anzusehen. Die Hoffnung auf eine erfolgreiche Wiederbelebung des Modells des zentralen Parkens in Parkhäusern beruht auf einem vielfältig entwickelten architektonischen, städtebaulichen und verkehrsplanerischen Konzept, das nun durch ein vom Bund gefördertes Forschungsprojekt zur Untersuchung von Bewirtschaftungsmodellen, Größe und architektonischer Gestaltung weiter begleitet wird. Ihre dezentrale Gruppierung soll dazu beitragen, dass die zurückzulegende Strecke von der Wohnung zum geparkten Auto einen Anreiz für die Nutzung alternativer Verkehrsmittel darstellt, für die zudem wichtige Zusatzangebote geschaffen werden. Darüber hinaus versorgen sie im Idealfall Quartiersplätze mit einer Grundfrequenz an Besucher*innen. Die Mobilitätsknotenpunkte sollen mit Infrastruktur für Radverkehr, Elektromobilität, Carsharing oder intermodales Mobilitätsmanagement ausgestattet sein.

Der Fall Frankfurt-Nordwest: Der langwierige Weg zur Konsensbildung in einem instabilen politischen Umfeld

Hintergrund, strategische Planung und Standortwahl

Frankfurt a.M., die Bankenmetropole Deutschlands, verzeichnet seit den frühen 2000er Jahren ein fast kontinuierliches Bevölkerungswachstum. Lange Zeit konnte die Stadt dieses Wachstum ohne ein integriertes Stadtentwicklungskonzept bewältigen und beschränkte sich nach 2003 auf wohnungspolitische Masterpläne als Orientierungshilfe (Stadt Frankfurt a.M. 2008), die wohnungspolitische Leitlinien und weitere Steuerungselemente enthalten (Stadtplanungsamt Frankfurt 2014) und von einem Beirat mit verschiedenen Akteuren und Experten unterstützt werden. Die relevanten Flächen wurden 2004 in einem Wohnbaulandentwicklungsprogramm erfasst, wobei der Schwerpunkt auf der Entwicklung von Brachflächen lag und die wichtige Entwicklung des Riedbergs im Norden der Stadt bereits in den 1990er Jahren begann (Kaufmann/Peterek 2018). Nach und nach passte die Stadt ihre Standorte und Zielgruppen an, um einkommensschwachen und anderen benachteiligten Gruppen gerecht zu werden. Damit reagierte sie auf die steigende Wohnungsnachfrage und den schrumpfenden Bestand an Sozialwohnungen, insbesondere nach den Wahlen 2011/2012, die die linken und grünen Parteien stärkten. Während die Stadt mit ihren Zielen der Erschwinglichkeit zu kämpfen hatte, ist ihre räumliche Strategie vor kurzem an ein Ende gekommen, da die wichtigsten Gebiete fast fertiggestellt sind und der Riedberg 2017 fertiggestellt wurde. Erst 2016 begann die Stadt mit der Erstellung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzepts unter dem Titel

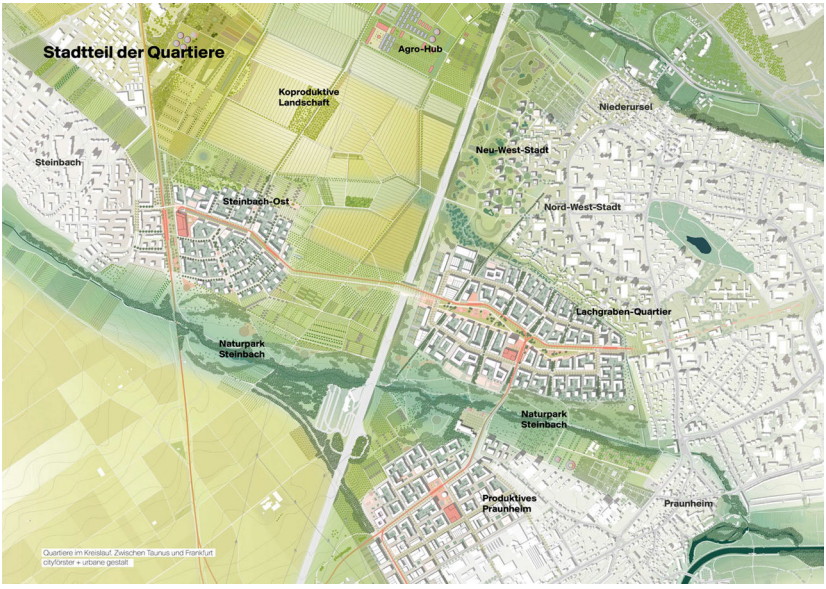
»Frankfurt 2030«, das 2019 vorgelegt wurde (Magistrat der Stadt Frankfurt 2008, 2014, Stadtplanungsamt Frankfurt 2014, Schipper/Heeg 2020).

Um dem gravierenden Wohnungsmangel begegnen zu können, kündigten die Regierungsparteien im Kommunalparlament 2017 überraschend ein Neubaugebiet im Nordwesten der Stadt mit dem Namen Frankfurt-Nordwest an (Frankfurter Rundschau, 9. Juni 2017), das teilweise im Regionalen Flächennutzungsplan (FNP) berücksichtigt ist. Im Dezember 2017 beschloss die Stadtverordnetenversammlung mit breiter Mehrheit die Einleitung vorbereitender Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gegen den Widerstand der Konservativen, die auch in einigen Nachbarkommunen eine Mehrheit im Stadtparlament haben und damit die Entscheidung der Regionalversammlung stark beeinflussen können (Frankfurter Rundschau, 14. Dezember 2017). Gegner*innen in der Bürgerschaft haben sich in der Bürgerinitiative »Unser Heimatboden vor Frankfurt – Feld statt Beton« organisiert, die die geplanten Flächen für Landwirtschaft und Naherholung erhalten möchte, aber ihrerseits umstrittene Alternativflächen ins Spiel bringt. Eine gesellschaftspolitische Initiative und die IHK haben sich für das Projekt ausgesprochen (Frankfurter Rundschau, 7.4.2019, 13.2.2019). Der Standort ist in mehrfacher Hinsicht problematisch. Nicht nur scheint er die benachbarten prosperierenden Taunusvororte mit einer Ausweitung der bebauten Fläche über die im FNP ausgewiesene Fläche hinaus zu bedrohen, wogegen diese Vororte in der zuständigen Regionalversammlung konsequent gestimmt haben. Der Anschluss an bestehende Stadterweiterungsprojekte ist nicht unproblematisch, da diese bereits unter Verkehrsproblemen und sozialer Stigmatisierung leiden. Die schwierigste Rahmenbedingung ist aber sicherlich die Lage zu beiden Seiten einer der meistbefahrenen Autobahnen Deutschlands, neben der zudem oberirdische Höchstspannungsleitungen verlaufen. Bei der Abwägung der zur Verfügung stehenden Flächen hätte es weniger belastete, aber noch ungünstiger gelegene Gebiete in der nördlichen Peripherie gegeben, die allerdings nur mit großem Aufwand verkehrlich an die Innenstadt angebunden hätten werden können.

Partizipative Vorbereitung auf der Ebene des Bebauungsplans

Das Verfahren wurde im Wesentlichen von der sozialdemokratischen Mehrheitsfraktion und ihrem Baudezernenten vorangetrieben und aufgrund der Widerstände zunächst als erweiterte Voruntersuchung verstanden, die mittelfristig Klarheit darüber schaffen sollte, ob die jenseits der Autobahn liegenden Flächen überhaupt in Anspruch genommen werden. Die Erstellung einer Reihe von Gutachten forderte, drei Bachtäler aus klimatischen und naturräumlichen Gründen von einer Bebauung freizuhalten und zeigte die Schwierigkeiten einer Bebauung neben der Autobahn und den Hochspannungsleitungen auf.

Abb. 3: Masterplan Frankfurt Nordwest

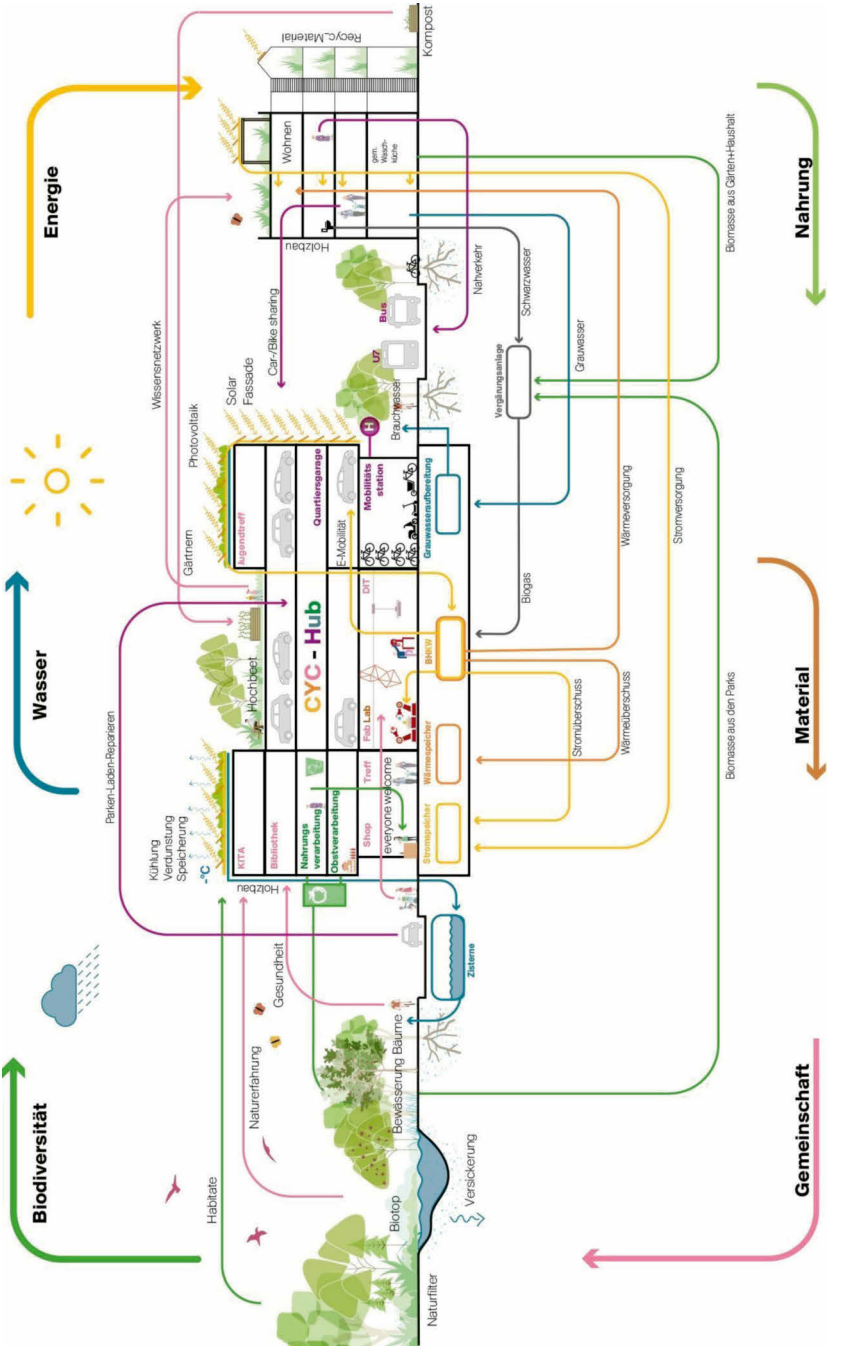


cityförster architecture + urbanism, 2021

Abb. 4: Zentrales Quartier

cityförster architecture + urbanism, 2021

Abb. 5: Mobilitätsdrehscheibe



cityförster architecture + urbanism, 2021

Nach Gesprächen mit mehreren hundert Grundstückseigentümer*innen (Magistrat der Stadt Frankfurt 2019) wurde im Mai 2019 ein hochrangig besetztes Expertengremium, das »Consilium Frankfurt Nord-West«, einberufen. Es erarbeitete ein Grundsatzpapier zu den Rahmenbedingungen des Entwurfs und bekräftigte den Willen, ein kompaktes, funktional gemischtes und begehbares neues Quartier unter Berücksichtigung der vorhandenen Landschaftselemente zu schaffen (Hellweg 2019).

Der anschließende geladene Ideenwettbewerb wurde nach einem ersten Bürgerdialog in 2019 und Anfang 2020 durchgeführt. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen zu den Themen Leben in der Landschaft, urbane Nachbarschaften, lebendige und produktive Stadt und zukunftsorientierte Mobilität, die eine hohe Qualität der zu entwickelnden Parks entlang der Bäche, kompakte und vielfältige Nachbarschaften, vielfältige Wohnformen, ein Maßnahmenbündel zur Reduzierung der Autoabhängigkeit und zur expliziten Vermeidung von starkem Durchgangsverkehr in den angrenzenden Bestandsquartieren sowie die Ermöglichung höherer Dichten forderten, wurden in die Aufgabenstellung aufgenommen (Stadt Frankfurt 2020). Der Wettbewerb fand als dialogisches Verfahren mit Rückkopplungsschleifen durch interessierte Bürger*innen statt und wurde Ende 2020 abgeschlossen. Die Jury empfahl schließlich den Beitrag von cityförster architecture + urbanism (Hannover) mit Urbane Gestalt (Köln) zur Umsetzung. Ziel ist es, die Qualitäten kleinerer Quartiere zu schaffen. Es sieht eine Fläche von rund 190 ha für etwa 8.600 Wohneinheiten vor (Schipper/Heeg 2020; Bertram/Altrock 2021). Die weiteren Planungen basieren nun auf diesem Konzept.

Nachhaltige Innovationen im Entwurfsprozess

Der Siegerentwurf mit der Bezeichnung »Circular City« greift explizit zentrale Elemente der aktuellen Nachhaltigkeitsdebatte auf – die relevanten Stichworte sind Gemeinschaft, Energie, Biodiversität, Material, Lebensmittel, Wasser und Mobilität (Stadt Frankfurt a.M. 2021). Sie spiegeln sich auf verschiedenen Ebenen in der Grundstruktur des Entwurfs wider. In einem kleinteiligen Funktionsmix mit Bürogebäuden und Gewerbe gruppieren sich kompakte Teilgebiete jeweils um ein städtebaulich akzentuiertes Zentrum, in dem gemeinschaftliche, eher nicht-kommerzielle Einrichtungen prägend sein sollen. Sowohl die Dichten in den Zentren als auch die Betonung von Nichtwohnnutzungen im ersten Obergeschoss sowie eine Abstufung der Dichten zu den Rändern hin sind mit Oberbillwerder vergleichbar, wobei Einfamilienhäuser weitgehend ausgeschlossen sind.

Die Grundstruktur des Siegerentwurfs, die stark von den örtlichen Gegebenheiten geprägt ist, ist jedoch völlig anders. Eine wesentliche Rolle spielen die strukturierenden Bachtäler, die von Anfang an als Rückgrat des Freiraumkonzeptes festgelegt wurden. Während einige der unterlegenen Entwürfe darauf setzten, auch

den Bereich westlich der Autobahn zu bebauen und Siedlungsteile auf beiden Seiten durch aufwändige Über- oder Unterbauten zu überwinden, nutzte der Entwurf von Cityförster die Kritik der Umlandgemeinden und anderer Einwender*innen, verzichtete von vornherein weitgehend auf eine Bebauung der Flächen im Westen, schloss baulich nur bis zur Autobahn an die bestehenden Quartiere an und konzentrierte dort aus Lärmschutzgründen überwiegend gewerbliche Nutzungen.

Auffallend ist jedoch, dass diese Lösung von der Jury als plausibel akzeptiert wurde, nicht zuletzt, weil sie für die noch stark landwirtschaftlich geprägten Flächen westlich der Autobahn eine zunehmende urbane Transformation mit lokaler Lebensmittelproduktion vorwegnahm und diese mit einer Intensivierung der Erholungsnutzung verband. Zu diesem Zweck wurde eine »koproduktive Landwirtschaft« um »Agro-Hubs« konzipiert, die bisher völlig spekulativ erschien, stadtnahe Anbauformen vorschlug und die romantische Vorstellung von traditioneller Landwirtschaft hinter sich ließ. Gepaart mit einer bewusst multifunktionalen Entwicklung der Bachtäler, wie im Fall von Oberbillwerder, für stadtklimatische, biotopvernetzende, infrastrukturelle und Erholungszwecke, aber dennoch naturnah gestaltet, ergibt sich eine sinnvolle Balance von Siedlungs- und Freiraumentwicklung. Angesichts des starken Widerstands der Nachbargemeinden gegen eine als bedrohlich empfundene Urbanisierung stellt dies einen Versuch dar, vielfältige Nachhaltigkeitsansprüche gestalterisch zu integrieren.

In Bezug auf den Verkehr geht der Entwurf sogar noch weiter als Oberbillwerder, indem er einen Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs, einen starken Fokus auf den nicht-motorisierten Verkehr und sogar teilweise autofreie Bereiche vorschlägt, was den Intentionen der Stadt entspricht. Um die Attraktivität der Mobilitätsknotenpunkte an den intermodalen Knotenpunkten zu erhöhen, werden auch andere gemeinschaftliche Nutzungen wie Nachbarschaftstreffs, Fab-Labs, kulturelle und soziale Einrichtungen für verschiedene Altersgruppen und neuartige Energieinfrastrukturen vorgeschlagen.

Diskussion und Schlussfolgerungen

Die beiden Fälle repräsentieren gegensätzliche Ansätze für die Entwicklung neuer Stadtviertel auf der grünen Wiese in deutschen Ballungsräumen. Die Situation in Hamburg ist sehr stabil, sowohl politisch als auch in Bezug auf die Immobiliensituation. Seit mehr als einem Jahrzehnt wird der Stadtstaat von sozialdemokratisch geführten Regierungen sowohl auf Stadt- als auch auf Bezirksebene geprägt, die vor dem Hintergrund drängender Herausforderungen auf dem Wohnungsmarkt, begrenzter verfügbarer Flächenressourcen, eines auf Nachhaltigkeitsthemen fokussierten politischen Klimas und der in der Stadt vorherrschenden urbanen Lebensstile agieren und dabei die potenziellen Gegner*innen einer weiteren Versiegelung ei-

nerseits sowie die Vernachlässigung von Einfamilienhäusern andererseits im Blick behalten. Als Eigentümerin des Geländes ist die Stadt bereit, mit Nachdruck einen innovativen Entwicklungsansatz zu verfolgen, der die ambivalenten Erfahrungen mit der suburbanen Wohnbebauung der 1990er Jahre berücksichtigt. Frankfurt hingegen ist durch eine instabile politische Konstellation gekennzeichnet, in der wechselnde Mehrheiten die Stadtpolitik in den letzten Jahren bestimmt haben. Die größte konservative Oppositionspartei ist in der für den FNP zuständigen Regionalversammlung und in den Umlandgemeinden stark und droht in Verbindung mit Bürgerinitiativen, die sich vehement für die Offenhaltung der Landschaft einsetzen, eine mögliche Entwicklung zur Bewältigung der dramatischen Wohnungsnot durch die Sozialdemokraten zu gefährden. Die Grünen positionieren sich nicht eindeutig, auch wegen ihrer (bis Ende 2023 währenden) Koalition mit den Konservativen im Bundesland Hessen, in dem Frankfurt liegt. Der ausgewählte Standort weist wie die verfügbaren Alternativen deutliche Entwicklungshemmnisse auf und ist durch eine zersplitterte Eigentümerstruktur gekennzeichnet, weshalb die Stadt auf das dafür geschaffene Instrumentarium des Besonderen Städtebaurechts (Entwicklungsmaßnahme) zurückgreifen will.

In beiden Fällen bestehen hohe rechtliche Hürden für die Entwicklung, und wichtige Umweltbelange müssen in umfangreichen Voruntersuchungen berücksichtigt werden. Trotz vermeintlich unterschiedlicher Ausgangsbedingungen greifen die beiden Städte letztlich auf ganz ähnliche Verfahrenskonstruktionen zurück und kommen damit auch zu ähnlichen Ergebnissen. Sie sehen sich gezwungen, die Bürger*innen recht früh und intensiv in kooperative Wettbewerbsverfahren einzubinden. Dort stellen sie in einem mehrstufigen Verfahren sicher, dass gemeinsame Nachhaltigkeitsbelange, die in der Fachwelt breit diskutiert werden, berücksichtigt werden. Im Hinblick auf die soziale Dimension der Bezahlbarkeit von Wohnraum, dem wohl drängendsten stadtpolitischen Thema in den meisten deutschen Ballungsräumen, werden weitreichende wohnungspolitische Instrumente eingesetzt, um einen Mindestanteil an bezahlbarem Wohnraum zu gewährleisten. Auf der Planungsebene ist jedoch insbesondere die Vergabe an unterschiedliche Träger wie öffentliche Wohnungsunternehmen, Genossenschaften und Baugruppen gängige Praxis, um eine kleinteilige Vielfalt im Gegensatz zu den stigmatisierten Großwohnsiedlungen früherer Epochen zu schaffen. Während die räumlichen Entwicklungskonzepte für die Städte, die zum Teil aus den 2000er Jahren oder früher stammen, kaum Nachhaltigkeitsanforderungen vorgeben, hat der öffentliche Diskurs im Vorfeld der Wettbewerbsausschreibungen, etwa durch das »Consilium« in Frankfurt und das Expertengremium in Hamburg, dafür gesorgt, dass professionelle Standards verankert werden. Auch in den weiteren Verfahrensschritten der Wettbewerbe selbst werden die hohen Nachhaltigkeitsstandards durch den Konsens der in den Entscheidungsgremien vertretenen Expert*innen weiter konkretisiert. Interessant ist, dass auch die politische und zivilgesellschaft-

liche Opposition in Frankfurt nicht für eine wirtschaftsfreundliche Entwicklung zu Lasten der ökologischen Nachhaltigkeit plädiert, sondern die Vertretbarkeit der Versiegelung auf der grünen Wiese in Frage stellt. Insofern ist die Stadtverwaltung auf die Einhaltung möglichst hoher Standards angewiesen, um den Kritiker*innen argumentativ Paroli bieten zu können.

Die sich daraus ergebenden gestalterischen Neuerungen im Prozess beziehen sich zwar auf die gesamte Bandbreite der oben diskutierten sieben Kriterienkomplexe. Dennoch können sie zum jetzigen Zeitpunkt sehr unterschiedlich bewertet werden. Bei der Standortwahl sind die Städte stark von der Verfügbarkeit und der politischen Durchsetzbarkeit getrieben – eine wirkliche Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien findet allenfalls im Vorfeld durch die generelle Priorisierung von Brachflächen statt. Der Versuch, autonome Quartiere mit starken Subzentren zu entwickeln, wird durch die schwierige Situation im stationären Einzelhandel deutlich eingeschränkt, doch lassen sich in den Entwicklungen klare Ansätze zur Bündelung verschiedener gewerblicher und gemeinschaftsbildender Einrichtungen erkennen. Inwieweit es hier gelingen wird, durch die Schaffung lebendiger Erdgeschosszonen zur Belebung der Quartiere beizutragen, ist bisher nur bedingt absehbar.

Die kreativen Versuche, eine kleinteilige Funktionsmischung zu schaffen, sind sehr beachtlich. Die Erfahrungen aus der Vergangenheit haben jedoch gezeigt, dass die Abschirmung des Verkehrslärms durch kleinteilige Gewerbestrukturen keine Selbstverständlichkeit ist. Beide Städte versuchen nun, erfolgreicher als in der Vergangenheit an endogene Potenziale anzuknüpfen, wozu die Schaffung von Ankernutzungen wie einer Hochschule einen wichtigen Beitrag leisten könnte.

Der von beiden Städten geforderte sparsame Umgang mit Grund und Boden führt zunächst dazu, dass sie in ihren Zentren kompakte Quartiere mit sehr hoher Dichte planen. Es ist jedoch zu beobachten, dass die konsensorientierte Bürgerbeteiligung, wie in Hamburg, zu einer starken Staffelung der Dichten hin zum Siedlungsrand führt und damit die Kompaktheit etwas relativiert. Bemerkenswert sind auch hier die Versuche, Einsparungen bei den Grün- und Verkehrsflächen zu erreichen. Dies wird durch die multifunktionale Gestaltung von Grünflächen erreicht, im Gegensatz zu den aus stadtklimatischen Gründen geforderten hohen quantitativen Ausstattungsstandards, die in früheren Epochen zumindest am Stadtrand realisiert wurden. Aufgrund der Nähe zur Landschaft und eine gute Anbindung an diese wird verzichtet, zumal der öffentliche Pflegeaufwand so begrenzt werden kann. Am weitesten gehen wohl Innovationen im Verkehrsbereich. Hier hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass eine Verlagerung auf den ÖPNV aus Gründen der fehlenden Infrastruktur oder Akzeptanz keineswegs selbstverständlich ist. Mit ihren Mobilitätsknotenpunkten ergreifen die Städte nun weitreichende aktive Maßnahmen im Flächenmanagement, deren Durchsetzbarkeit noch offen ist. Der Grundgedanke, Anreize zur Vermeidung von Autoverkehr und zur Förderung von Gemein-

schaftseinrichtungen mit einer restriktiven Parkraumbewirtschaftung zu kombinieren, könnte dazu beitragen, den enormen Flächenverbrauch früherer Siedlungen für oberirdische Freiflächen zu reduzieren. Inwieweit sie tatsächlich zu einer nachhaltigen Veränderung des Verkehrsverhaltens beitragen können, muss bislang skeptisch gesehen werden, ebenso wie Versuche, die Straßenanbindung der neuen Quartiere an die Stadtzentren zu begrenzen, keine Garantie dafür sind, dass die neuen Bewohner*innen häufiger auf ihr Auto verzichten.

Insgesamt ist zu befürchten, dass sich die Hoffnungen der Städte auf nachhaltige neue Quartiere angesichts der begrenzten Erfahrungen mit urbanen Innovationen nur bedingt erfüllen werden. Bislang zeichnet sich ab, dass gerade unter politisch schwierigen Bedingungen wie in Frankfurt der Widerstand einflussreicher Gegner*innen die Städte zu Kompromissen zwingt, vor allem bei der Größe der Quartiere und dem Tempo ihrer Umsetzung.

Literatur

Altrock, Uwe/Krüger, Arvid (2019): »Wiederbelebung des Leitbilds der Europäischen Stadt?«, in: RaumPlanung 204 (2019): 16–24.

Altrock, Uwe/Schubert, Dirk (Hg.) (2004). Wachsende Stadt: Leitbild – Utopie – Vision? Wiesbaden: VS, https://doi.org/10.1007/978-3-322-90546-8_10

Bertram, Grischa/Altrock, Uwe (2021): Wachstumsschmerzen. Kommunale Strategien und ihre Wirkungen. Berlin: vhw.

Brake, Klaus; Herfert/Günter (Hg.). (2012): Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden: Springer, https://doi.org/10.1007/978-3-531-94211-7_21

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR 2021) (Hg.) (2021): Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität. Berlin: BBSR.

Bundesregierung (2018): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Aktualisierung 2018. Berlin: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung.

Calthorpe, Peter/Fraker, Harrison/Mack, Mark/Prowler, David/Sellers, David/Small, Bob/Solomon, Dan & University of Washington Department of Architecture Workshop. (1989): The Pedestrian Pocket Book: A new suburban design strategy. New York: Princeton Architectural Press.

Carmona, Matthew (2009): »Sustainable urban design: Principles to practice«, in: International Journal of Sustainable Development, 12(1), 48–77, https://doi.org/10.1504/ijsd.2009.027528

Flecken, Ursula (1999): Zur Genese der Nachmoderne im Städtebau. Entwürfe 1960–1975 in Westdeutschland. Berlin: TU Berlin.

Frankfurter Rundschau (07. April 2019): »Neuer Frankfurter Stadtteil: Es gibt keine Alternative«

Frankfurter Rundschau (09. Juni 2017): Wohnen beidseits der Autobahn.
Frankfurter Rundschau (13. Februar 2019): »Langer Weg zum neuen Stadtteil im Norden Frankfurts«
Frankfurter Rundschau (14. Dezember 2017): »Erster Schritt zum neuen Stadtteil«
Garde, Ajay (2020): »New Urbanism: Past, present, and future«, in: Urban Planning, 5(4), 453–463, https://doi.org/10.17645/up.v5i4.3478
Gren, Åsa/Colding, Johan/Berghauser-Pont, Meta/Marcus, Lars (2019): »How smart is smart growth? Examining the environmental validation behind city compaction«, in Ambio, 48(6), 580–589, https://doi.org/10.1007/s13280-018-1087-y
Growe, Anna/Freytag, Tim (2019): »Image and implementation of sustainable urban development: Showcase projects and other projects in Freiburg, Heidelberg and Tübingen, Germany«, in: Raumforschung und Raumordnung| Spatial Research and Planning, 77(5), 457–474, https://doi.org/10.2478/rara-2019-0035
Hellweg, Uli (2019): »Wie könnte man sich den neuen »Stadtteil der Quartiere« im Frankfurter Nordwesten vorstellen?«, https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de [Zugriff am 28.08.2022]
Kaufmann, Christian/Peterek, Michael (2018): Der Frankfurter Riedberg: Stadtentwicklung für das 21. Jahrhundert. Berlin:cJovis.
Larco, Nico (2016): »Sustainable urban design–a (draft) framework«, in: Journal of Urban Design, 21(1), 1–29, https://doi.org/10.1080/13574809.2015.1071649
LeGates, Richard T/Stout, Frederic (Hg.). (2015): The City Reader (6th edition). London: Routledge.
Rink, Dieter/Egner, Björn (2021): Local housing markets and local housing policies: A comparative analysis of 14 German cities«, in: International Journal of Housing Policy, 1–21, https://doi.org/10.1080/19491247.2021.1930358
Rink, Dieter/Egner, Björn (Hg.) (2020): Lokale Wohnungspolitik. Beispiele aus deutschen Städten. Baden-Baden: Nomos
Schipper, Sebastian/Heeg, Susanne (2020): »Frankfurt a.M.: Widerstreitende Positionen und gegensätzliche Entwicklungen«, in: D. Rink & B. Egner (Hg.), Lokale Wohnungspolitik. Beispiele aus deutschen Städten. Baden-Baden: Nomos, S. 121–137, https://doi.org/10.5771/9783748908289-121
Schmidt, Stephan (2009). »Land Use Planning Tools and Institutional Change in Germany: Recent Developments in Local and Regional Planning«, in: European Planning Studies, 17(12), 1907–1921, https://doi.org/10.1080/09654310903322397
Schubert, Dirk (2005): Hamburger Wohnquartiere: Ein Stadtführer durch 65 Siedlungen. Berlin: Reimer.
Trudeau, Dan (2018): »Sustaining Suburbia through New Urbanism: Toward Growing, Green, and Just Suburbs?«, in: Urban Planning, 3(4), 50–60, https://doi.org/10.17645/up.v3i4.1660
vhw (Hg.) (2018): Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung und im Wohnungsbau. Berlin: vhw-Schriftenreihe Nr. 8.

Zupan, Daniela (2018): Leitbildwechsel. Dynamiken und Charakteristika städtebaulicher Innovationsprozesse. Lemgo: Rohn.

Dokumente und Veröffentlichungen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) und ihres beauftragten Trägers (IBA Hamburg)

FHH, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.) (2007): Räumliches Leitbild. Entwurf

FHH, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.) (2014): Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser. Perspektiven der Stadtentwicklung für Hamburg.

FHH, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.) (2019): 105. Stadtteil. Von der Vision zur Realität: Masterplan Oberbillwerder beschlossen.

FHH, Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (28.09.2016): Senat beschließt große Stadtentwicklungsvorhaben. In Oberbillwerder, Öjendorf und Mümmelmannsberg entstehen neue lebenswerte Quartiere.

FHH, Staatliche Pressestelle (Hg.) (2002): Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt.

Downloads von IBA Hamburg[1]

IBA Hamburg (ed) (2019): Masterplan Oberbillwerder. The Connected City.

IBA Hamburg (Hg.) (2017a): Dokumentation Phase I – »Sammeln und Informieren« 2016/17. Oberbillwerder – Neuer Stadtteil im Grünen.

IBA Hamburg (Hg.) (2017b): Phase II – »Ideen entwickeln« Oberbillwerder – Neuer Stadtteil im Grünen. Dokumentation der Ideenwerkstatt vom 02. bis 04. März 2017.

IBA Hamburg (Hg.) (2017c): Wettbewerblicher Dialog Oberbillwerder. Vergabeunterlagen mit Aufgabenstellung.

IBA Hamburg (Hg.) (2021a): Oberbillwerder – Hamburg's new district.

IBA Hamburg (Hg.) (2021b): Oberbillwerder – Projektdialog am 23.11.21

Dokumente und Veröffentlichungen der Stadt Frankfurt

Magistrat der Stadt Frankfurt (2014): »Wohnbaulandentwicklung«, Vortrag des Magistrats, M 9 2014

Magistrat der Stadt Frankfurt (2019): »Frankfurt-Nordwest (Gemarkung Niederursel und Praunheim)«, Vorbereitende Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 (4) BauGB. Bericht, B 210 2019

1 Online verfügbar unter https://www.iba-hamburg.de [Zugriff am 12.03.2023 und 27.08.2023]

Stadt Frankfurt a.M. (Hg.) (2008): »Wohnungspolitische Leitlinien 2005«, Fassung 12/2008.
Stadt Frankfurt a.M. (Hg.) (2019): »Neuer Stadtteil der Quartiere«, Im Dialog 1. Sonderausgabe
Stadt Frankfurt a.M. (Hg.) (2020): »Neuer Stadtteil der Quartiere«, Dokumentation Bürgerdialog I. 15. Februar 2020
Stadt Frankfurt a.M. (Hg.) (2021): »Frankfurt Nordwest – Neuer Stadtteil der Quartiere«, Im Dialog. 3. Sonderausgabe Prozessdokumentation.
Stadtplanungsamt Frankfurt (Hg.) (2014): »Wohnbauland-Entwicklungsprogramm 2015«

Abbildungen

Abbildung 1 und 2: Hamburg (Hg.) (2021b): Oberbillwerder – Projektdialog am 23.11.21
Abbildung 3: cityförster architecture + urbanism (2021): Masterplan Frankfurt Nordwest, https://www.cityfoerster.net [Zugriff am 29. August 2022]
Abbildung 4: cityförster architecture + urbanism (2021): Zentrales Quartier, https://www.cityfoerster.net [Zugriff am 29. August 2022]
Abbildung 5: cityförster architecture + urbanism (2021): Mobilitätsdrehscheibe, https://www.cityfoerster.net [Zugriff am 29. August 2022]

Zurück in die Zukunft oder zukünftig doch ganz anders?

Vorstellungen von Dichte und Mischung im Siedlungsbau an den Stadträndern Hamburgs, Berlins und Frankfurts

Arvid Krüger

Zwischen Leitbild und unternehmerischem Pragmatismus: die Sicht der Wohnungsbauakteure

Wie beurteilen die den Wohnungsbau steuernden und betreibenden Akteure die Parameter Dichte und Mischung in den großmaßstäblichen Bauprojekten an den Rändern der großen deutschen Metropolen? Sind dabei Unterschiede zwischen den Sichtweisen der Akteure – genossenschaftlich, öffentlich, kommerziell – feststellbar oder konvergieren angesichts der Großmaßstäblichkeit der Aufgabe Wohnungsbau in diesen Quartieren, deren Zielsysteme hinsichtlich Planung und Bau der Siedlungen?

Der Beitrag basiert auf leitfadengestützten Interviews mit den potenziellen bzw. bereits aktiven Akteuren des Wohnungsbaus in den neuen Siedlungen. Im Zeitraum von Sommer 2019 bis März 2020 wurden diese Interviews in Hamburg, Berlin und Frankfurt geführt, wobei ein Interview aufgrund der Kontaktbeschränkungen durch die Corona-Pandemie in den November 2020 verschoben wurde. Zu diesem Zeitpunkt waren die jeweils größten Stadterweiterungsprojekte der drei Städte noch »Zukunftsmusik«: sei es als Masterplan oder als noch zu erarbeitender Masterplan. Interviewpartner*innen waren die Geschäftsleitungen oder Führungspersonen von kommerziellen, öffentlichen und genossenschaftlichen Unternehmen bzw. vergleichbarer Institutionen. Vereinfacht (Krüger 2019) werden hier Wohnungsunternehmen und Projektentwickler im öffentlichen Eigentum als öffentliche Akteure aufgefasst; unter kommerziellen Akteuren werden marktorientierte, institutionell verfasste Wohnungsunternehmen und Projektentwickler verstanden, die sich in ihrer unternehmerischen Verfasstheit vom privaten Einzeleigentümer entsprechend abgrenzen lassen. Dabei wurden die Interviewaussagen

so anonymisiert, dass lediglich Rückschlüsse zur Verfasstheit der Akteure als genossenschaftlich, öffentlich oder kommerziell möglich sind.[1]

Nach welchen städtebaulichen Vorstellungen agieren jene, die bauen sollen? Sind vergangene, zum Teil sich nebenan befindende Siedlungen (zum »Nebenan« siehe unten) Vorbild oder eher Kontrastfolie? Ist man sich bewusst, auch (wieder) für sozial Schwächere am Stadtrand zu bauen? Wie – und durch wen – wird eine Funktionsmischung erreicht, welches Spektrum städtebaulicher Formen (Zentrumsbildung, Erdgeschosszonen, soziale Infrastrukturbauten) spielt dabei eine Rolle? Ziel der Interviews war, den Blick der Akteure auf diese städtebaulichen Parameter zu lenken und den Einfluss zu diskutieren, den sie letzten Endes auf die Ausgestaltung von Dichte und Mischung nehmen. Dabei wird Mischung einen weit größeren Teil der Ausführungen einnehmen als Dichte. Dichte erweist sich – entgegen planungstheoretischer Erwartungen – seitens der Akteure oftmals »nur« als das – bezogen auf städtebauliche Leitbilder wenig komplexe – Verhandlungsergebnis in der Bauleitplanung (siehe unten).

Dagegen erweist sich Mischung als eine eher vielschichtig diskutierte Angelegenheit für die Akteure des Siedlungsbaus – und zwar sowohl in Bezug auf die soziale als auch die funktionale Mischung (wobei dieser Beitrag aus Platzgründen nur auf die funktionale Mischung eingehen wird). Zur sozialen Mischung sei zum Verständnis nur so viel bemerkt: es gibt in den betreffenden Städten vergleichsweise klare Vorgaben der Stadtpolitik, die zumeist in Quoten für sozialen Wohnungsbau operationalisiert werden – die Akteure sind sich also bewusst, dass es eine relevante Menge an Neubürger*innenschaft in den Quartieren geben wird, welche den Zielgruppen des sozialen Wohnungsbaus angehören.

Methodik

Der Beitrag möchte primär die wohnungspolitische Perspektive auf den quantitativ großmaßstäblichen Mietwohnungsneubau aus Sicht der Akteure diskutieren, die solcherlei Wohnungsbau betreiben. Die Darstellung und Verknüpfung der unterschiedlichen Interviewaussagen – also die Aufbereitung des empirischen Materials – nimmt einen ungleich größeren Stellenwert ein als Stand der Forschung oder wissenschaftliche Schlussfolgerungen. Die Interviewaussagen wurden so recodiert, dass sie als stadtübergreifende Aussagen verstanden werden können, also abstrahiert vom konkreten Stadtraum als paradigmatische Aussagen gelesen werden können. So ist es auch möglich, diese Aussagen als Einzelfallaussagen eines oder mehrerer typischer Akteure einem Stand der Forschung gegenüberzustellen und einen

1 Die Interviewpartner sind daher als O1, O2, …; G1, G2, …; P1, P2, … gekennzeichnet, wobei das O für öffentliche, das G für genossenschaftliche und das P für kommerzielle Unternehmen und Institutionen steht. Die Zahlen sind zufällig verteilt.

Dialog zwischen beiden und zwischen den Akteursaussagen zu erzeugen. Das Besondere ist dabei, dass Hamburg, Frankfurt und Berlin methodisch als *ein* Fall aufbereitet werden, somit stadtübergreifende, nichtsdestoweniger quartierstypologische Aussagen aus dem empirischen Material heraus generiert werden. Denn nicht nur die Akteure fragen sich, »ob man die Mietwohnungen, die man da frei finanziert plant, an den Markt bringen kann« (P1).

Es kommt eine zweite Besonderheit beim Umgang mit dem empirischen Material hinzu: die Differenzierung der Aussagen nach der ökonomischen Ausrichtung des Wohnungsakteurs, denn auch hier liegt eine gegenüber vergangenen Jahrzehnten neuartige Governance-Konstellation vor, die Berücksichtigung finden soll. Die Abschaffung der Wohngemeinnützigkeit im Jahr 1989 führt dazu, dass die Akteurszusammensetzung des großmaßstäblichen Siedlungsbaus heute eine andere ist als im 20. Jahrhundert. Die öffentlichen und genossenschaftlichen Unternehmen sind im Unterschied zu den Neubauvorhaben um die Jahrtausendwende wieder maßgeblich dabei; sie waren vor 15–20 Jahren eher Bestandshalter als Siedlungsbauer (G4). Neu hinzu gekommene Akteure seit den 1990er/2000er-Jahren sind kommerzielle Wohnungsunternehmen und Projektentwickler (P1-P4). Es geht also nicht nur um städtebauliche Leitbilder, sondern auch um die Sicht dieser eben veränderten Akteurskonstellation darauf.

Der Artikel ist zunächst in zwei Teile gegliedert, in denen den Vorstellungen zu Dichte und zu funktionaler Mischung nachgegangen wird. Ersterer wird dabei zum einen in Diskurse zur baulichen Dichte und dessen prozeduralem Umgang in der Bauleitplanung, und zum anderen in freiraumplanerische Erwägungen unterteilt (die bereits in den Teil zu Mischung überleiten). Funktionale Nutzungsmischung wird in die Teilthemen Erdgeschosszone/Zentrumsbildung und soziale Infrastruktur untergliedert.

Ein Hinweis sei noch zur Lage der neuen Baugebiete in den drei Städten gegeben. Jeweils in der Nachbarschaft befinden sich Neubaugebiete der Nachmoderne, zumeist aus den 1990er Jahren (Bauzeiten zwischen den 1980er Jahren in Hamburg, hier die älteren Teile von Allermöhe, und den 2000er Jahren in Frankfurt, hier der Riedberg). Zudem liegen mehr oder weniger bekannte Siedlungen der Spätmoderne ebenfalls in der Nähe: Hamburg-Bergedorf-West und die Frankfurter Nordweststadt als Vertreter der westdeutschen Urbanität durch Dichte, in Berlin-Buch ein z.T. nicht zu Ende gebauter Vertreter des Komplexen Wohnungsbaus aus den 1980er Jahren (auch die größte Siedlung dieser Epoche, Berlin-Marzahn, befindet sich im Nordosten der Hauptstadt). Die Interviews beziehen sich immer wieder – oft implizit – auf diese Epochenvertreter in der Nachbarschaft von Oberbillwerder, dem Blankenburger Süden bzw. dem Stadtteil der Quartiere (ausführlich hierzu Krüger 2021).

Vorstellungen zu und Einflussnahme auf Dichte und Mischung

Die heutigen Stadterweiterungen besitzen eine Größenordnung, die mit dem Siedlungsbau des 20. Jahrhunderts vergleichbar ist. Dennoch ist klar, dass keine Howardschen Gartenstädte oder Bauhaussiedlungen, nicht die Siedlungen der 1950er und 1980er Jahre und ebenso wenig die Stadterweiterungen der 1990er/2000er Jahre erneut gebaut werden. Es werden auch keine Innenstadtstrukturen eins zu eins an den Stadtrand gesetzt. Heutige Stadterweiterungen sind schon eingedenk ihres Entstehungszeitpunkts als Fortentwicklung nachmoderner Leitbilder (Siebel 2004; Flecken 1999; Becker et al. 1999) zu verstehen, welche – idealtypisch – Ansprüche und Erfahrungen der 1990er/2000er Jahre verarbeitet haben. Gegenstand sind dabei implizite Leitbilder (Giesel 2007:39), die unter Zuhilfenahme explizierter Leitbilder (ebd.) zum Debattengegenstand mit den Wohnungsbauakteuren werden konnten – und in diesem Beitrag nun in einem Dialog zueinander gestellt sind.

Zwei wichtige Rahmenbedingungen stehen dabei mehr oder weniger ausgesprochen als Überschriften über diesem Dialog. Zum einen entstehen die neuen Baugebiete unter einem hohen Druck auf die jeweiligen metropolitanen Wohnungsmärkte bei gleichzeitig oft starken zivilgesellschaftlichen Widerständen gegen deren Bau (Altrock/Bertram 2021). Zum anderen sind die derzeitigen Planungen zwar einer integrierten Stadtentwicklung verpflichtet (vgl. z.B. für Berlin: SenStadt 2018), es bleiben jedoch für ›große Visionen‹ – dem 20. Jahrhundert vergleichbar – keine Kapazitäten. Dennoch: hohe Dichten gelten nicht per se als Problem, vgl. die Diskussion zur »Verdichtungseuphorie« bei Roskamm 2014, 317ff.). Eine Entscheidung für eine Vielgeschossigkeit impliziert dadurch in allen Vorhaben Bezüge zum Siedlungsbau des 20. Jahrhunderts – und sei es, als Negativfolie (vgl. Krüger 2021). Hinzu kommt: Lagegunst, Mengenbedarf an Wohneinheiten (beides aus gesamtstädtischer Perspektive) und Grundstückspreise der großen Neubaustandorte in Hamburg, Frankfurt, München oder Berlin sprechen gegen den reinen Einfamilienhausbau (Schmitt 2021). Aus Sicht der Forschung kommt erschwerend hinzu, dass angesichts der geringen Zahl großer Stadterweiterungsprojekte in den letzten beiden Jahrzehnten die städtebautheoretische Beschäftigung mit Siedlungsneubau zugunsten einer bestandsorientierten Entwicklung der »Zwischenstadt« eher randständig wurde (Reicher/Hesse 2013).

Dass man also – wie bis zum Ende des 20. Jahrhunderts – mehrgeschossige und (vergleichsweise) dichte Neubaugebiete an die Stadtränder baut, soll dem Streben nach stadtstruktureller und sozialräumlicher Mischung und Vielfalt (z.B. hinsichtlich Bautypologien, Funktionen, Bewohnerschaft, Bauträgerschaft und Betreibermodelle) keinen Abbruch tun (Schmitt 2021); dementsprechend entfalten die Siedlungen der 1990er Jahre eine dementsprechende Vorbildwirkung (ebd.: 63) – z.T. aber angesichts der gebauten Realität kontrovers durch einzelne Wohnungsbauak-

teure diskutiert. Diese Diskussionen finden auch wieder anhand der konkreten Beispiele in der Nachbarschaft der neuen Baugebiete statt.

Für Städte wie Hamburg, Berlin oder Frankfurt ist die (erneute) Hinwendung zum Siedlungsbau, auch für die interviewten Wohnungsakteure, Teil eines von Krüger und Altrock (2019) beschriebenen Politikwechsels (aus unterschiedlichen Blickwinkeln: O1, G1, P2). Man reagierte seitens dieser Akteure eben auch darauf, dass zuvor Siedlungen der 1990er Jahre in Berlin z.T. in den Leerstand gebaut wurden (Karow-Nord) oder Entwicklungsgebiete regelrecht unter- oder abgebrochen wurden (Wasserstadt Oberhavel), sich Siedlungen wie Hamburg-Allermöhe aufgrund von als Sondereffekten wahrgenommen Migrationsbewegungen von Ostdeutschland und Osteuropa erst durch die Wiedervereinigung füllten (aber eben nicht aufgrund der Planungen der Vor-Mauerfall-Jahre) und der Zeitrahmen für eine Siedlung wie Frankfurt-Riedberg entsprechend der geringen Nachfrage gestreckt werde musste. Vorteil war dann, dass heutzutage hinsichtlich der großräumigen Standortwahl auf frühere Pläne oder Strategien zurückgegriffen werden konnte (O1). Es findet also – gewollt und/oder kollateral – eine Auseinandersetzung mit dem Bauen der 1990er/2000er Jahre statt, die in diesem Beitrag durch die Interviews dokumentiert werden kann.

Es gibt ein Set von Merkmalen der Nachmoderne, die von Flecken (1999) systematisiert wurden: Bezugnahme auf und Verknüpfung mit der gesamtstädtischen Ordnung, tendenziell rasterförmige, aber fußgängerfreundliche verkehrliche Erschließung, kompakte und dichte Bebauung mit Orientierung, gefasste öffentliche Räume mit Korridorstraßen und Plätzen, intensive Durchgrünung mit Trennung von privaten und öffentlichen Freiräumen, kleinteilige Parzellierung und respektvoller Umgang mit dem baulichen Bestand. Zudem spielen seit den 1990er Jahren unverändert Ziele einer nachhaltigen Entwicklung eine große Rolle. Soziale und ökonomische Aspekte sollen mit Bezug auf Mischung, ökologische und ökonomische Aspekte mit Bezug auf Dichte städtebaulich konturiert werden (Kuder 2004; Feldtkeller, 1994). Obwohl der Debattenkontext hier Reurbanisierung ist (Berding et al. 2018), kann er auf die Ränder der Metropolen übertragen werden. Ergo spielen jene Schlüsselthemen (wie z.B. Nutzungsmischung, kurze Wege, kompakte städtebauliche Formen, soziale Mischung, kleinteiliger Quartiersbezug) eine wichtige Rolle. Doch weil dies am Stadtrand nicht so ohne weiteres machbar ist (Altrock 2022), wird – eingedenk der auch politischen Forderung nach Urbanität – im Gegenzug auch Engagement der Kommune als notwendig gesehen. Es zeigt sich aus einer Erhebung des BBSR nicht nur, dass Konversionsmaßnahmen ab- und Siedlungserweiterungen zunehmen (BBSR 2021: 28ff.), sondern dass 45 % der vom BBSR erfassten Projekte von einer Kommune als Flächeneigentümer entwickelt werden, weitere 11,5 % in gemischter, öffentlich-privater Trägerschaft. (ebenda: 43f.). Ebenso wird aus den Interviews deutlich, dass kollektive Strukturen der Planungssteuerung und entsprechend planvolle Prozesse eingefordert werden,

auch um Chancengleichheit in Bezug auf Vergabeverfahren (und damit Anteile am lokalen Markt) zu erzeugen (Krüger/Altrock 2022); auch das ist Teil eines von Wohnungsakteuren beobachteten Politikwechsels (O1, G1, P2).

Die Akteure sind sich bewusst, dass Siedlungsbau prozedural anders vonstattengehen muss und wird als früher (bis einschließlich der Planungen aus den 1980er/1990er Jahren): »Früher konnte man mit der Stadtplanung quasi am Reißbrett sich was ausdenken.« (P2) »Die Akteure, die den Wiederaufbau unserer Städte in den 1950er bis 1970er Jahren geleistet haben, sind doch ganz andere als die, die sich heute durch den Hindernisparcours eines Neubaugebiets kämpfen.« (P1) Nichtsdestoweniger ist es auch heute »ein leitbildorientierter Städtebau. Wir haben bestimmte Erkenntnisse durch unsere lange strukturelle Beobachtung des Wohnungsmarkts« (O1). Man geht offener mit den Unsicherheiten um: »Das Quartier bauen wir in den nächsten 30 Jahren und es hat eine Lebensdauer von mindestens 50 bis 100 Jahren. In den Planungsprozessen brauchen wir daher eine große Flexibilität.« (O2)

Gebaute Dichte als bauleitplanerischer Kompromiss

Gerade in den Debatten um Dichte wird deutlich, dass die Akteure in einem Spektrum zwischen Masterplan einerseits und inkrementellen Anpassungsstrategien während der Umsetzung andererseits balancieren; zwischen städtebaulichem und wohnungsmarktsegmentbezogenem Gesamtkonzept einerseits und marktgängigen Wohnbautypologien andererseits. Es stellt sich ebenso wenig die Frage, ob Einfamilienhäuser am Stadtrand nicht besser laufen würden (natürlich tun sie das), wie die Gewissheit da ist, dass sie im gleichen Moment die am wenigsten nachhaltige Typologie der Stadterweiterung wären (O1, P1). Die Frage ist eher jene nach guten Alternativen zum Einfamilienhaus: »Stadthäuser – gestapelte Maisonetten? … Sind die dreigeschossigen Mehrfamilienhäuser wirklich das, was funktioniert und […] noch zu verantworten ist?« (O1) Denn Eigentumsbildung bleibt ein relevanter Faktor in diesen Siedlungen, darauf verweist ein Interviewpartner: »[I]n Neubaugebieten sind in den ersten 10 Jahren die Immobilienpreise deutlich niedriger als in zentralen Lagen der Gesamtstadt. Das ist auch eine Motivation: die eine Hälfte dieser Kapitalanleger zieht meiner Erfahrung nach selber ein, die andere vermietet diese Wohnungen. Wenn diese Neubaugebiete nach ca. 10 Jahren das allgemeine Preisniveau erreicht haben, ist dieser Effekt vorbei« (P3).

Die neuen Siedlungen am Stadtrand sollen urban sein, deswegen müssen sie dicht sein. Oder: Die neuen Siedlungen benötigen als Beitrag zur Lösung der Wohnungsfrage eine gewisse Menge an Wohneinheiten, die flächensparend anzulegen sind, deswegen müssen die neuen Siedlungen dicht sein. Beide Denkschritte führen dazu, dass Wohnungsbauakteure für entsprechend hohe Dichten plädieren

(O4, ähnlich auch P1 und P3). Demgegenüber stehen lokale Entscheidungsgremien, die aus ihrem Dialog mit der Bürger*innenschaft entnehmen, dass am Stadtrand möglichst geringe Dichten zu bevorzugen sind. Meist findet sich mindestens eine Fraktion im Entscheidungsgremium der Bauleitplanung, die hohen Dichten ablehnend gegenübersteht. Doch eine hohe Dichte ist die Grundlage für »… ein grandioses Stadtversprechen in einer feuchten Wiesenlandschaft. Dieses Stadtversprechen kann ich dann geben, wenn ich als Stadt sehr viel Geld in die Hand nehme, um die dafür infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Von der Größe her, ist [der Neubau-Stadtteil[2]] in der Lage, ein kleines Städtchen zu werden – mit den städtischen Funktionen und eben mehreren Quartieren.« (P1). Doch mit Blick auf die vor 20 Jahren gegebenen Stadtversprechen: »Das städtebauliche Paradigma … war ganz am Anfang, eine dichte und kompakte Stadt zu bauen. Dieser Vorstellung wurde von der [einen][3] … Fraktion, die man nach dem Absprung der [anderen] … Fraktion für eine Mehrheit brauchte, deutlich widersprochen.« (P3, ähnlich G4). Die Dimensionierung städtischer Plätze, wenn dort statt Geschosswohnungsbau nur Doppel- und Reihenhäuser stehen, ist dementsprechend »komisch« (G4). Mit Dichte als begriffliches Leitbild und Planungsziel sind die Erfahrungen im Siedlungsbau aus der Sicht der Akteure nicht nur positiv; zumeist lässt sich in unmittelbarer Nachbarschaft heutiger Projekte eine Siedlung »… mit dem 1960er-Jahre-Leitbild Urbanität durch Dichte [finden] – und genauso sieht es heute auch aus« (O3).

Die gebaute Dichte der Neubaugebiete wird aufgrund dieses Aufeinandertreffens von Gegenpositionen im Wesentlichen durch die Gebäudehöhe in den Verhandlungen der Bebauungsplanung gesteuert, denn es ist prozedural recht einfach, hier durch das Wegnehmen und Zufügen von Gebäudeetagen Abwägungsentscheidungen in der verbindlichen Bauleitplanung zu treffen. Da wird die eine Siedlung auch schon mal »runtergedampft auf vier Geschosse« (P3) und anderswo hätte man sich darüber gefreut, wenn »man auch fünf [hätte] machen können, was eher einer innerstädtischen Struktur entsprechen würde. Das war aber aufgrund der bestehenden B-Pläne so. Hätte man die noch mal aufgerollt, könnten wir jetzt sicherlich noch nicht bauen.« (O2). Ähnlich lief es erst kürzlich an einem weiteren Ort: »Die erzeugte Dichte ist die höchste, die wir erreichen konnten. Es ist immer ein Kompromiss: mit Nachbarschaften, mit … [der Kommunalverwaltung][4], [die] … sich natürlich um die Infrastruktur Sorgen macht. Die nun erreichte Dichte ist das, was möglich war.« (O4).

2 Begriff des Autors, um die Aussage von der konkreten Stadt zu abstrahieren

3 ebenso

4 ebenso

Abb. 1: Protestaufkleber gegen Oberbillwerder

(gefunden bei einer Exkursion vor Ort im Sommer 2019)

Planerisch versucht man, auf diese nicht besonders vielschichtige Verhandlungstechnik zu reagieren, indem man versucht, zwischen den einzelnen Blöcken oder Bauabschnitten Höhenunterschiede zu entwickeln oder sogar einzelne Hochpunkte zu setzen (O2, O3). Auf freistehende Hochhäuser wird mal verzichtet (Hamburg-Oberbillwerder), mal werden sie bewusst gesetzt (Berlin-Oberhavel), mal sind sie qua Nachbarschaft fast sogar Feindbild (Berlin-Buckower Felder). Typischer ist allerdings eine Abstufung zwischen hohen Dichten im Zentrum und geringeren Dichten an den Rändern, dies entspricht einerseits frappierend den Grundprinzipien des Siedlungsbaus der späten Moderne, nämlich der Urbanität durch Dichte, aber auch älteren internationalen Vorbildern wie Stockholm-Vällingby. Es ermöglicht aus einer städtebaulichen Perspektive die »marktgängigen« (P1) Reihenhäuser, die 2-3-geschossig an den Rändern der Neubausiedlung zwischen ›innerstädtisch anmutender 5-6-Geschossigkeit und umgebendem Landschaftsraum vermitteln (sollen). Denn die ›innerstädtische‹ 5-6-Geschossigkeit soll bewusst als urbane Zentrumsbildung fungieren: z.B. in Hamburg-Oberbillwerder am S-Bahnhof (IBA Hamburg 2019) und in der Berliner Wasserstadt Oberhavel an den beiden Havelbrücken. Dagegen soll der Rand möglichst »elegant« (P4) in die Landschaft übergehen. »Stellen Sie sich vor, wir hätten dort [an der Kante zur Landschaft, A.K.] einen Blockrand – das hätte den Eindruck von einer Burg auf einem freien Feld« (O4). So

erklärt sich der Ring aus Townhouses (O2), Reihen- und Doppelhäusern (P4) und die lockere Struktur und starke Durchgrünung (O4), die am Rand der jeweiligen Siedlungen entsteht. Auch so kommt man dem kommunalpolitischen Kompromiss näher: die Minderheit an Einfamilienhäusern am Gesamtkonzept zu betonen, um den hohen Anteil an Geschosswohnungsbau durchzusetzen (O3).

Die Überlegungen der Akteure zu Freiräumen korrelieren stark mit den Debatten um Dichte. Ob überdimensionierte Freiräume dadurch entstanden, dass man im Prozess der Bauleitplanung durch Etagenverzichte dann zu niedrige Gebäude für die Freiräume baute[5] – oder ob Plätze in der Planung größer dimensioniert wurden, die dann leer wirken[6] – beide Phänomene werden mit dem Ringen um möglichst hohe Dichten im Quartier verbunden (P2, P3, G1, G2) – interessanterweise recht ähnlich bei genossenschaftlichen und kommerziellen Akteuren. Es ist also gar nicht nur das Interesse an mehr vermietbarem Wohnraum, wenn diese Akteurstypen in die Verhandlungsprozesse der Bauleitplanung mit möglichst hohen Dichten hineingehen. Denn auch sie kennen die Beispiele aus Neubau und Stadterneuerung der 1990er Jahre, in denen zu wenig dichte Stadträume und zu überdimensionierte Freiräume geschaffen wurden.

Dementsprechend bringen sie sich auch in die Planungsdiskurse der heutigen Neubaugebiete als Befürworter möglichst hoher Dichten ein. Auffällig an Oberbillwerder ist hier, dass die Dimensionen der Plätze im Laufe des Planungsprozesses durchaus verkleinert wurden und – wie oben erwähnt – auch aktive Erdgeschosszonen sparsamer angelegt wurden. Das spricht dafür, dass man die gewünschte Urbanität kleinteiliger und kleinräumig gezielter, aber eben auch wirksamer erreichen möchte. Das bedeutet aber auch hinzunehmen, dass wesentliche Teile des Neubaugebiets dann eben doch weitestgehend Wohnbebauung sein werden. Das bringt die entstehenden Siedlungen dann ihren Epochenvorgängern der Urbanität durch Dichte und des Komplexen Wohnungsbaus in den Planungsansätzen näher. Denn deren funktionale Mischung war vorstrukturiert – hier das Hauptzentrum, dort das Unterzentrum mit kleiner aktiver Erdgeschosszone, hier die Schul- und Kitagebäude, dort das Nachbarschaftshaus, das Kirchgemeindezentrum oder das Ärztehaus. Dazwischen: Wohngebäude. Das war der Anspruch der funktionalen Mischung in der Spätmoderne. Dieser ließ sich seinerzeit erfüllen und lässt sich heutzutage durch Stadterneuerungsprozesse so aktualisieren, dass der Anspruch weiter aufrechterhalten werden kann (Krüger 2019; Grunze 2017). Inwieweit sie

5 Hierfür stehen u.a. der Riedberg in Frankfurt oder Teile der Wasserstadt Oberhavel in Berlin, aber auch die Ahrensfelder Terrassen (Berlin-Marzahn) in der in derselben Zeit stattfindenden Stadterneuerung von Großsiedlungen

6 Hierfür stehen u.a. Berlin-Französisch Buchholz (Hugenottenplatz), Grüne Mitte Hamburg-Allermöhe, aber auch die Helle Mitte (Berlin-Hellersdorf) in der in derselben Zeit stattfindenden Stadterneuerung von Großsiedlungen

ihren Epochenvorgängern aus den 1990er/2000er Jahren ebenso ähneln werden, bleibt auch ein wenig abzuwarten: hier jedenfalls sind bestimmte ›Fehler‹ der Dimensionierung und Gestaltung der öffentlichen Räume und der damit verbundenen Aspekte von Dichte und Mischung noch sehr präsent, da ein großer Teil der befragten Akteure bereits in dieser Zeit in verantwortlicher Position war und Wohnungsbau in diesen Siedlungen mitverantwortete und/oder aktiv beobachtete (P2, P3, P4, G1, G3).

Freiraumplanung im Diskurs von Dichte und Mischung

Dass es sich beim Städtebau nicht nur um Gebäudekonstellationen zueinander, sondern auch um die Gestaltung der Freiräume handelt, ist den Akteuren des Wohnungsbaus bewusst. Insbesondere, weil die Debatte um die Neubaugebiete und deren Dichte auch eine Debatte um die stadtregionalen – stadtökologisch relevanten – Freiraumstrukturen ist. Das Neubaugebiet entsteht zwar im Stadtgebiet, grenzt aber unmittelbar an Landschaftsräume an. Das wird auch als attraktivierender Faktor betont (P4, O4); es wird auch von den meisten als notwendig erachtet, dass der Landschaftsraum auch als Ort zum Spazierengehen u.ä. genutzt werden soll (O4). Eine Ausnahme bildet Oberbillwerder, wo es Befürchtungen gibt, dass die landwirtschaftlich genutzten Flächen in unmittelbarer Umgebung der Siedlung von den Spaziergängen geschädigt werden können: ein genauer Blick in den Masterplan (IBA Hamburg 2019) lässt lediglich auf der der Siedlung zugewandten Seite des umgebenden Entwässerungsgrabens einen Weg und nur wenige Brücken über den Graben erkennen.

Trotz aller Wertschätzung der umgebenden Landschaft fokussieren sich die Akteure hinsichtlich der öffentlichen Räume auf die Situationen der zentralen Plätze – nicht nur das eine Zentrum, das, wo möglich, an den jeweiligen Bahnhof gelegt wird (P4, O3). Es wird auch bedauert, wenn es diese Orientierung zum Bahnhof mangels SPNV nicht geben kann (O2, O4). Doch auch Teilräume bekommen kleine »Zentrumsplätzchen« (P4, ähnlich O4). Das ist nicht immer ein Platz im herkömmlichen Sinne, sondern sind wie z.B. in den Buckower Feldern kleine, angerartige Straßenaufweitungen. Ob diese Plätze Zentrumsfunktionen im herkömmlichen Sinne (Bäcker, Fleischer, kleines Café o.ä.) unterbringen, sehen aber dieselben Akteure skeptisch (P4, O4) – hier sind die Themen Freiraumplanung und Erdgeschosszonen verknüpft.

Ein weiterer Zusammenhang wird zwischen Freiraumplanung und Infrastruktur gesehen, auf den ein Akteur (P3) hinweist: Er unterstellt dem »Stadtplaner«, die Schule auf den zentralen Platz stellen zu wollen und dem »Freiraumplaner«, dass jener sagt: »am Rand ist die Schule gut, da ist es grün, die Kinder haben Auslauf.« und beurteilt dies als Fehler, weil dann »die mit der Schule verbundenen öffentli-

chen Räume an der falschen Stelle [liegen]«. In der Tat ist es so, dass Einrichtungen wie Schulen und Kitas sowohl zentral wie dezentral verteilt werden (O1, O3); in Oberbillwerder z. B. werden sie entlang des ›grünen Loops‹ untergebracht (IBA Hamburg 2019). Ein detaillierterer Blick in den Masterplan verrät aber, dass einzelne Schulgrundstücke ob ihrer Größe sowohl an den grünen Loop als auch an einen der kleinen Quartiersplätze angrenzen. Sollen sie zwischen »Grün« und »Stadt« vermitteln? Hier werden möglicherweise weniger Planungsprozesse, sondern vielmehr Aneignungsprozesse zu dieser Frage Antworten finden. Vielleicht beantwortet die Frage auch der Umstand, welches Schultor zu welcher Zeit und für wen geöffnet ist.

In das Themenfeld der Aneignung gehört auch die Ausstattung der Grünräume und – damit verbunden – dessen Bespielbarkeit. »Da müssen ein paar Angebote sein, das ist aber ganz simpel: ein paar Spielgeräte, ein paar Parkbänke, vielleicht ein Grill, den man irgendwo hinstellt – das hat alles nur Aufforderungscharakter« (O4). »Wir haben das Thema Außenaufenthalt für Kinder«. Schon die Wortwahl dieser Äußerungen macht deutlich, dass die Aufgabe seitens der Wohnungsunternehmen eher darin gesehen wird, dafür zu sorgen, dass ›ihre‹ Grünräume so möbliert sind, dass sie aneignungsfähig sind. Aber auch nicht mehr. Sie erwarten, dass der Freiraum qualitätvoll gestaltet ist, Bäume Schatten spenden und dass der Raum benutzbar ist (P2).

Ein weiterer Aspekt der Ausprägung von Freiräumen ist wieder eng mit dem Städtebau verknüpft, nämlich die Frage der Ausbildung von Innenhöfen. Diese werden ganz bewusst gebaut (O2), selbst da, wo man Zeilen anordnet, versucht man, Hofsituationen zu schaffen (O4). Dies wird aber auch kritisch gesehen (G1), denn besser wäre es nach Sicht einiger Akteure dann gleich, geschlossene Blockstrukturen und ›echte‹ Höfe zu schaffen. Hier wird auf den Städtebau der Gründerzeit als Vorbild rekurriert. Sie argumentieren: Für den Moment muss offenbleiben, ob mit der Praxis der halboffenen Strukturen Hofsituationen erzeugt werden, »die auch für den, der nicht darüber nachdenkt, intuitiv als Hof – halböffentlich oder privat – erkennbar werden.« (O4) Oder ob »[d]iese halböffentlichen Räume für eine gemeinschaftliche Nutzung … so nicht entstehen [werden]« (G1), eben weil sie »immer nach irgendeiner Seite ganz offen [sind]« (ebd.). Noch pointierter sagt es ein kommerzieller Akteur: »Wenn Sie anfangen, die öffentlichen Räume mit den privaten Räumen zu vermischen …, dann fängt für die Menschen die Unsicherheit in ihrem Verhalten an« (P3). In diesen Kontext gehört auch noch mal der deutliche Hinweis eines weiteren genossenschaftlichen Akteurs zur Wohnstraße im Quartier: »Das Shared-Space-Prinzip muss man durch eine konsequente räumliche Gestaltung, aber auch durch eine entsprechende Dichte und einen Nutzungsdruck durch die anderen [Freiraum-]Nutzungen zulassen« (G2).

Nutzungsmischung I: Erdgeschosszone und Zentrumsbildung

Neubaugebiete soll(t)en nie reine Wohngebiete werden. Weder der spätmoderne Siedlungsbau noch jener der 1990er Jahre waren hinsichtlich ihrer Leitbilder reiner Wohnungsbau, wie man an den Ideen der Urbanität durch Dichte bzw. des Komplexen Wohnungsbaus und den damit jeweils verbundenen städtebaulichen Vorstellungen für eine Zentrumsbildung ablesen kann (Grunze 2017; Protze 2009). Die 1990er/2000er Jahre standen ohnehin im Zeichen der Reurbanisierung (vgl. die modellhaften Neubauquartiere jener Zeit wie Freiburg-Vauban oder Tübingen-Französisches Viertel). Auch heute ist dieser Gedanke einer Zentrumsbildung präsent, konkurriert aber gewissermaßen mit jenem Bild der Reurbanisierung, welches Wohnen in den Obergeschossen, eine als »aktiv« bezeichnete Erdgeschosszone mit diversen Nichtwohnungsnutzungen und einen dazugehörigen belebten öffentlichen Raum beinhaltet – vor dem inneren Auge mag beim Lesen eine Straßensituation in Berlin-Prenzlauer Berg, dem Hamburger Schanzenviertel oder Frankfurter Westend entstehen.

Die Wohnungsunternehmen befürworten eine Nutzungsmischung. Sie besitzen zwar nicht zwingend eine umfangreiche Expertise für Nichtwohnnutzungen, sind aber aus städtebaulichen Notwendigkeiten heraus zentrale Akteure bei der baulichen Schaffung ebendieser, da sie sich in den Erdgeschossen ihrer Wohngebäude befinden: Jedoch, »[e]in Wohnungsunternehmen ist oft nicht mal in der Lage, einen Kleinkrämerladen zu vermieten, ohne sich dabei komplett zu verausgaben.« (P1). Auch Genossenschaften stehen nicht unbegrenzt für diese Aufgabe zur Verfügung: »Wir sind nicht mit Gewerbeflächen etc. unterwegs, weil wir auch nicht mehr als 10 % unserer Einnahmen aus Gewerbemieten erzielen dürfen. Sonst verlieren wir die Steuerbefreiung, was keine Genossenschaft möchte. Kita und Vergleichbares sind halt auch Gewerbe. Das muss man gut steuern« (G4).

Das Problem ist also nicht der Bau der Erdgeschosszone, sondern dessen Aktivierung. Auf unterschiedliche Art und Weise suchen die Akteure Kooperationspartner, die ihnen nicht nur das Geschäft der Einzelvermietung abnehmen, sondern die primär eine Art Nichtwohnnutzungsmanagement für die Siedlung betreiben. Zu diesen Nichtwohnnutzungen gehören dann auch explizit soziale Einrichtungen wie Kitas (O2), eigene soziale Treffpunkte (G3) oder zivilgesellschaftliche Vereine, die dann auch günstig mieten dürfen sollen (P2). Auch ein gewisser Anteil Vermietungen zu günstigen Konditionen (z.B. mietfrei bei Zahlung der Betriebskosten) ist möglich; hier werden die Akteure durchaus konkret: Ein Akteur schlägt vor, in den Kaufverträgen der Gesamtimmobilie zu verankern, das nur minimal hergerichtete Erdgeschoss für 10 € pauschal zu vermieten (P1), ein weiterer benennt die Querfinanzierbarkeit eines 150 m^2-Ladenlokals durch 800 Wohnungsvermietungen: »Wenn man da 10.000 m^2 baut und hat so ein Lokal mit 150 m^2, das man einem Trägerverein für eine günstige Miete zur Verfügung stellt, dann kann das die

Kalkulation nicht killen« (P2). Klar muss im Vorfeld nur sein, dass Räume dieser Art planerisch als Gewerbeeinheit, aber nicht für die kommerzielle Vermietung (Einzelhandel, Gastronomie etc.) geblockt werden (O2); öffentliche Wohnungsunternehmen agieren bereits auf diese Art (O2, O4).

Diese Art der – im doppelten Sinne – einkalkulierten Erdgeschossnutzung durch kommerzielle und nichtkommerzielle Gewerbemieter muss zwischen den beteiligten Wohnungsunternehmen, der die soziale Infrastruktur verantwortenden öffentlichen Hand und dem das Neubaugebiet entwickelnden Akteur kooperativ im Vorfeld geklärt werden. Es muss eine Balance, aber auch eine Flexibilität kommerzieller und nichtkommerzieller Nutzungen in einem Teilraum geben und die soziale Infrastruktur muss seitens der öffentlichen Hand nach dessen Schaffung auch betrieben werden können. Auch Betriebskosten sozialer Träger müssen erwirtschaftet bzw. – eher wahrscheinlich – durch öffentliche Zuwendungen getragen werden. »Man muss über Strukturen nachdenken, die diese Erdgeschossflächen als Gemeinschaftsaufgabe ansehen, die eine Mischkalkulation anstellen und von vornherein in die Kaufverträge reinschreiben, dass die wirtschaftlichen Erwartungen bezüglich der Erdgeschosszonen limitiert werden.« (P1). Das wäre eine Aufgabe des Entwicklers der Gebiete, der sogar als eine Art Vermietungsagentur der gemeinsamen Erdgeschosszonen eines Quartiers unterschiedlicher Wohnungseigentümer agieren kann, so einige Akteure. Wenn man diese Agenturrolle dieses Akteurs ausbaut, kann man zudem einem anderen Problem besser begegnen: der Pionierrolle, denn »[b]ei der Grundstücksentwicklung entlastet sie die Pionier-Bauherren von den wirtschaftlichen Risiken der Erdgeschossnutzung, indem sie beim Grundstücksverkauf schon langfristige Mietverträge für diese anbietet.« (P3)

Nichtsdestoweniger sind auch die Wohnungsunternehmen in der Lage, baulich interessante Lösungen für Erdgeschossnutzungen zu finden, eigene Gedanken zu einer Vermietungsstrategie zu entwickeln und somit das eingangs dieses Kapitels gebrachte Zitat ein bisschen zu entkräften. Ein Akteur möchte an den Häusern an der Erschließungsstraße »Fahrrad-, E-Bike-, Zweiradaktivitäten sehen« (O4), ein anderer betont die Selbstverständlichkeit der Vermietung von Gewerbeeinheiten in den Erdgeschossen der eigenen Wohnhäuser (G3), ein dritter Akteur verweist auf gemeinschaftliche Erdgeschossnutzungen der Mieterschaft, die sogar teilweise in (Handels-)Genossenschaftsgründungen münden konnte (G2). Auch ›echter‹ Einzelhandel schreckt nicht ab, wenn mehrere Wohnhäuser auf einem gemeinsamen Sockel gebaut wurden, in die dann ein 2000 m^2-Supermarkt architektonisch unauffällig untergebracht werden konnte (P2).

Was es jenseits dieser Einzelideen braucht, ist eine gesicherte Ankernutzung (G3), die aber dann nicht leicht zu finden ist, wenn man sich bewusstmacht, dass es für die ersten Investoren im Neubaugebiet noch keinen Gewerbeimmobilienmarkt gibt (P3). Zugleich ist die Belebung einer Erdgeschosszone oder eines Zentrumsbereichs nur dann wirksam möglich, wenn es möglichst vollständig gelingt, die Ge-

werbeeinheiten zu füllen (P1, P2, G3). Die Belebung soll dann natürlich nicht nur zu einer erhöhten Vertriebsgeschwindigkeit beitragen (P2). Für die Quartiersentwicklung werden daher Ansatzpunkte bei der öffentlichen Hand gesehen, bei allen Typen von Wohnungsunternehmen Interesse an einem Engagement für – nicht nur am Markt tragfähige – belebte Erdgeschosszonen zu wecken. Die Erkenntnis seitens der Akteure, dass auch gemeinschaftliche Initiativen Räume benötigen, die man ihnen auch nicht jedes Mal separat bauen muss, ist jedenfalls da (P2, ähnlich P1).

Bleibt die Frage, wer eine solche Management- oder Agentur-Aufgabe wahrnehmen kann. Ein Teil der Akteure macht deutlich, dass er aus Erfahrungen die öffentlichen Wohnungsunternehmen hier in der entsprechenden Position sieht und agiert auch dementsprechend (O2, ähnlich auch O4). Derselbe Akteur beschreibt die Kooperation mit anderen öffentlichen Unternehmen, das fehlende Interesse der kommerziellen Wohnungsunternehmen, die als Projektentwickler Eigentumswohnungen schaffen, aber nach dem Abverkauf dann nicht mehr in Erscheinung treten und dementsprechend auch keine Räume für die Nachbarschaft etablieren (O2). Anderswo sieht man auch die öffentliche Hand in der Position, zu bestimmen, wo im Quartier die entsprechenden Etagenhöhen für die gewerbliche Nutzung in der Ausführungsplanung festgeschrieben werden und wo nicht, wie der Straßenraum (Aufenthalt oder Transit) entsprechend einer möglichen Erdgeschossnutzung gestaltet werden soll. Das wird Baufeld für Baufeld betrachtet (O3). Dabei wird es von den beteiligten Akteuren als sinnvoll empfunden, an manchen Stellen des Quartiers auf die Ausprägung von Erdgeschosszonen zu verzichten und sich hier räumlich auf bestimmte Straßenzüge des Quartiers zu fokussieren (G3).

Bisher erscheint die Annahme dieser Aufgabe etwas zu sein, was nicht im Vordergrund steht und was sich auf die mögliche Bauzeit des Neubaugebiets und die Erstvermietung beschränken könnte. Doch wenn schon ein kommerzieller Akteur anmerkt, dass sie »… den Fehler noch selbst gemacht [haben], dass wir nicht erbarmungslos diktiert haben, was in den Erdgeschossen passiert,« (P1) dann scheint hier eine eher kontinuierliche Aufgabe eines Erdgeschossmanagements für ein solches Gebiet zu bestehen. Die bereits erwähnte Balance, aber auch Flexibilität kommerzieller und nichtkommerzieller Nutzungen muss immer wieder neu austariert werden. Nicht umsonst befassen sich Stadterneuerungsprozesse in Großsiedlungen immer wieder damit (Krüger 2019; O2).

Die über das Quartier verteilte Erdgeschosszone steht allerdings in einer faktischen Konkurrenz zum Quartierszentrum. Sofern ein Zentrum entstehen soll, soll es einen stadtregionalen Anziehungspunkt darstellen, also über die Bewohnerschaft des Neubaugebiets hinaus Anziehungskraft entfalten. Die Voraussetzungen werden dann als günstig eingeschätzt, wenn es an einem S- oder U-Bahnhof liegt (O3, G3, P4), wie es am Hamburger S-Bahnhof Allermöhe in Oberbillwerder und am Berliner S-Bahnhof Lichterfelde Süd der Fall ist. Liegt die Siedlung aber bereits in einem etwas fragmentierten Gebiet wie die Berliner Buckower Felder, so wird

auf Zentrumsbildung verzichtet bzw. auf reine Nahversorgung abgezielt – doch auch diese wirkt positiv, hier mit räumlicher Wirkung auf die Nachbarsiedlung aus den 1960er/1970er-Jahren (am Stuthirtenweg), so dass auch dort die fußläufige Versorgung sich verbessert.

Die Dimension eines Zentrums wird als eine Gratwanderung wahrgenommen (O4). Zum einen sucht man nach Ideen, wie es gelingt, dass auch »Café, Kleingewerbe und Fahrradwerkstatt« (G1) entstehen können, wie man Handwerkerhöfe (O3) oder dezentrale Dienstleistungen für Senior*innen im Quartier (G2) einrichten kann. Negativbeispiele finden sich schnell. Sei es der nicht entwickelte Streifen für Gewerbe gegenüber den eigenen Gebäuden am Siedlungsrand (G3), seien es die schnellen Auszüge von Gewerbe-Erstmietern im Neubauquartier (vgl. P1, aber auch eigene Beobachtungen des Autors im Berliner Nordosten (Altrock/Krüger 2019; Polinna et al. 2018). Hierzu passen auch die pessimistischen Vorstellungen der Vermietbarkeit der vier Eckläden an der Platzsituation, die im Neubaugebiet trotzdem bewusst gebaut werden (O4), aber dann vielleicht für unterdurchschnittliche Mieten an Start-Ups (oder als Atelier) vergeben werden statt an die eigentlichen Nahversorger Bäcker, Fleischer oder gar ›Tante-Emma-Laden‹. Nicht umsonst schwenken Entwickler dann auf den »klassischen Weg und siedeln Arztpraxen oder ähnliches in den Einzelhandelsobjekten im Zentrum an.« (P4). Sie könnten auch ein Ärztehaus oder ein Gesundheitszentrum bauen, aber »… durch die Kassenärztlichen Vereinigung und die Begrenzung der Zulassungen ist uns das zu mühsam« (ebd.).

Klar ist aber für die aktuellen Bauprojekte auch: Es wird weder ein neues Nordwestzentrum (Frankfurt, 1960er Jahre) noch eine nachträglich geschaffene ›Helle Mitte‹ in Hellersdorf (Berlin, 1990er Jahre) entstehen. Die großen Einzelhandelsagglomerationen und Shopping-Center des suburbanen Raums sind bereits da und gerade die planerisch gewollten stadtregionalen Zentren befinden sich bereits in der Nähe, sei es in den Nachbarquartieren wie in der Frankfurter Nordweststadt oder in den jeweiligen regionalen Zentren wie Hamburg-Bergedorf (Altstadt und Shopping-Center am Bahnhof). Wenn die Zentrumsbildung in den Neubaugebieten eine regionale Bedeutsamkeit bekommen soll, dann geht das über das Agieren der Wohnungsunternehmen hinaus und beinhaltet eine spektakuläre – im Sinne der nicht-alltäglichen – Entscheidung der Politik. Die Hochschulansiedlung in Hamburg-Oberbillwerder (Feldhaus 2019) ist in diesem Sinne spektakulär, aber eben nicht beliebig im Siedlungsbau reproduzierbar.

Ein Zentrum entsteht nicht an irgendeinem Markt(platz), sondern muss geplant werden. Wohnungsunternehmen sind nicht die Fachspezialisten für mehr als nur eine Erstvermietung (P1). Wenn Erstansiedlungen dann aber am Markt scheitern, also recht schnell wieder leer stehen, dann fehlt meist in einem einzelnen Wohnungsunternehmen die Expertise für ein langfristig tragfähiges Gewerbevermietungskonzept (ebd.). Hier kommt also eine Gesamtplanung ins Spiel, die

sich durchaus an den Erneuerungserfolgen in den Siedlungen der Spätmoderne orientieren soll, wo Respekt vor den Ergebnissen dieser »zwei- bis dreifache[n] Aufwertung auch mit baulichen Ergänzungen« (G1) geäußert wird. »[S]o etwas sollte man von vornherein in den Stadtquartieren bauen, in denen mal 20.000 Leute wohnen sollen (ebd.).« Die Ideen muss eine kommunale Planung im Rahmen eines Gesamtkonzepts für den Siedlungsbau entwickeln – und wenn sie »… die ganzen Ideen aus dem Konzept durch einen Marktfilter laufen l[ä]ss[t], dann kann [sie] sagen, dort und dort gehen diese und jene Ideen« (P1). Zur baulichen Umsetzung, z.B. in Erdgeschosszonen, aber auch in der Errichtung sozialer Infrastruktur, können die Wohnungsunternehmen dann auch beitragen.

Nutzungsmischung II: Soziokulturelle Infrastruktur

Starke Defizite sehen die Akteure übereinstimmend bei dem Dilemma der oft verspäteten Schaffung sozialer bzw. soziokultureller Infrastruktur (z.B. O2, P2, P3, P4). Das gilt besonders für den Schulbau, den sie selbstverständlich dem Staat überlassen und gemäß der Bebauungsplanung qua Beteiligung an den Wohnfolgekosten ›nur‹ fiskalisch dabei sind (O2, O3, P4). Kitas und z.T. Jugendfreizeiteinrichtungen werden dagegen inzwischen meist von Wohnungsunternehmen im Rahmen des Wohnungsbaus gleich mit errichtet (O4, O2, P2), wobei ein Akteur beklagt, dass die Stadt nicht ausreichend Kitaplätze fordert, weil sie nur Durchschnittswerte der Versorgung ansetzt, obwohl das Neubauquartier aufgrund seiner Attraktivität für Familien überdurchschnittliche Bedarfe haben wird (P3).

Es existiert prinzipiell ein offenes Ohr für die seitens der öffentlichen Hand artikulierten Bedarfe an sozialer Infrastruktur, zum Teil werden sogar präzisere Bedarfsermittlungen eingefordert. Ein Akteur drückt es wie folgt aus: Hier »… wollen wir nicht erst, wenn ein Bedarf offenkundig erst nach fünf Jahren analytisch ermittelt wurde, aktiv werden, sondern von Anfang an.« (O2) Ein anderer betont: »Wenn wir Wohnungsbau machen, müssen wir auch Kindergärten bauen. Ebenso gut könnte es eine Auflage geben, wenn man in einem Block so und so viele Wohnungen baut, dass es noch 300 m² fürs Bürgerbüro[7] geben muss.« (P2) Im Fazit wird bezüglich Erdgeschossnutzungen dieser Gedanke wieder aufgegriffen.

Ebenfalls bewusst sind sich die Akteure, dass die sozioinfrastrukturelle Ausstattung des Neubaugebiets in einer Wechselwirkung zu den Bestandsquartieren in der Nachbarschaft steht. Wenn im Nachbarquartier die evangelische Kirche ihr Gemeindezentrum mit Unterstützung des Wohnungsakteurs erneuert, dann

7 Sprachlich unpräzise ausgedrückt, hier ist nicht das Bürgerbüro eines Parlamentsabgeordneten gemeint oder eine Verwaltungsstelle mit Bürgerkontakt, sondern unspezifisch eine sozioinfrastrukturelle, eben bürgernahe und/oder zivilgesellschaftliche Nutzung.

wird das Neubauquartier gleich mit zum Gemeindegebiet zählen können (P4). Umgekehrt reagieren Neubauten auch auf mögliche Angebotsdefizite in der Nachbarschaft. Diese Wechselwirkung kann sogar so weit gehen, dass befürchtet wird, »… dass die verbliebenen bürgerlichen Milieus [der Nachbarsiedlung], die auch diese soziokulturellen Einrichtungen tragen, dann abwandern« (O3). Auch hier entsteht der Wunsch nach einer öffentlich verantworteten Gesamtplanung, die konkrete, realistische Erwartungen an die Wohnungswirtschaft formuliert (G1) und dabei auch stadtregionale Wechselwirkungen berücksichtigt. Eigene kleinteilige Aktivitäten wie die Möglichkeit eines Raums für Nachbarschaftstreffen (O2) lassen sich dann besser einbetten.

Wohnungsunternehmen haben ohnehin ein inzwischen gut ausgeprägtes Verständnis für Gemeinwesenarbeit. Selbst wenn sie diese nicht selbst anbieten, so haben sie doch dafür Partner (P2, P4): »Dort geht es also darum, im Vorfeld das zu organisieren, wenn das Projekt zum Objekt geworden ist, dass das auch weitergehen kann und die Kümmerer dann noch da sind« (P4). »Zur Ausgestaltung des Stadtteilmanagements für [dieses Projekt][8] … muss man sagen, dass die Bewohner noch nicht da sind, wir also jetzt nur ein Gerüst schaffen können.« (Ebd.). Genossenschaftliche und öffentliche Unternehmen sind ohnehin traditionsreich in der Gemeinwesenarbeit und bringen entsprechende Erfahrungen mit der Schaffung solcher soziokulturellen Orte ein (Krüger 2019). Das fängt bei der Mitbestimmung an, geht über die kostengünstige Ansiedlung sozialer Projekte in den eigenen Gewerbeeinheiten und hört bei einzelnen sozialen Infrastrukturprojekten, die komplett finanziert werden (z.B. bei O2, G4), nicht auf. Dieses Potenzial gilt es, im Rahmen einer sozioinfrastrukturellen Gesamtplanung zu nutzen. Gerade die scheinbar altbackene Akteursrolle von Genossenschaften ist hier im Wandel: »Sicherlich war lange das Image der Genossenschaften verstaubt – ich hatte gerade in Bezug auf die 50er-Jahre-Siedlungen auch Vorurteile: ›Große und Kleine Hausordnung‹ hätte mich als jungen Menschen abgeschreckt. Da versuchen wir heute auch ein bisschen gegenzuhalten, indem wir solche Siedlungen anders gestalten und wieder versuchen, eine Mischung hineinzubekommen. Es gibt durchaus dieses Moment der gegenseitigen Kontrolle – auf der anderen Seite ist es aber auch ein Vorteil, sich zu kennen und auch ein bisschen aufeinander aufzupassen und nicht nur anonym zu wohnen.« (G4)

Fazit

An den Rändern der deutschen Metropolen entstehen nicht nur Stadterweiterungsgebiete, sondern mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auch ein neuer Typ von Stadtrandsiedlung, denn es werden nicht bestehende Strukturen fortgeschrieben:

8 Abstrahierung vom konkreten Ort

Es werden weder »Gründerzeitquartiere« nachgebaut noch werden die Typologien der postmodernen 1990er/2000er-Jahre umstandslos weitergebaut. Ein zentraler Grund für diese Veränderung ist auch in der Akteurskonstellation zu sehen: Akteure kollektiven Handelns erleben eine Renaissance als Adressaten des großmaßstäblichen Wohnungsbaus. Staatliches Handeln schafft nicht mehr nur den (bauleitplanerischen) Rahmen, sondern gestaltet die städtebaulichen Leitbilder, nach denen die neuen Siedlungen entstehen, mit. Öffentliche Unternehmen übernehmen – wieder – eine Art Pionierrolle der Entwicklung; nicht alleine (wie z.B. in den 1950er bis 1980er Jahren), aber sie überlassen diese Rolle auch nicht mehr vorrangig den Marktakteuren (wie z.B. in den 1990er/2000er-Jahren). Das bleibt nicht ohne Konsequenzen für den Städtebau, der hinsichtlich seiner Leitvorstellungen ebenso seine Verbindungslinien in die Nachkriegsmoderne ziehen kann. Denn der Anspruch, urban zu bauen, nicht nur Schlafstädte zu bauen, existierte auch zu Zeiten der »Urbanität durch Dichte« im Westen und dem »Komplexen Wohnungsbau« im Osten. Und genauso, wie bei den damaligen Siedlungen schon recht bald nach deren Errichtung infrage gestellt wurde, ob dieser Anspruch erfüllt werden konnte, ist dies auch die Herausforderungen, vor der die jetzt zu errichtenden Siedlungen in der Zeit um 2030 bis 2035 gestellt werden.

Dieser Herausforderung sind sich die Akteure bewusst, insbesondere hinsichtlich der Frage, wie die Siedlungen gemischt werden sollen. Sozialer Wohnungsbau bleibt architektonisch unauffällig (Schönig 2018), es wird aber selbstbewusst und problemorientiert artikuliert, dass ein nicht zu kleiner Prozentsatz der Hinzuziehenden zumindest sozioinfrastrukturelle Bedarfe nach sich zieht bzw. dass so etwas wie ein soziales Management des Quartiers benötigt wird. Aus Platzgründen wurde auf eine Darstellung der aus den Interviews ableitbaren Überlegungen zur sozialen Mischung verzichtet. Als Ausblick nur so viel: Es sind die Kommunen, die mittels sozialpolitischer Vorgaben sehr dezidiert steuern. Als Beispiel sei der Hamburger Drittelmix genannt. Es ist also klar, ein Zuzug unterschiedlicher Schichten wird in die neuen Gebiete erfolgen, dessen ist man sich bewusst. Hier wird es – mit Blick auf die Stadterneuerungsgeschichte der Großsiedlungen der 1960er bis 1980er-Jahre – interessant, ob und wie sich die Akteursrollen der Wohnungsunternehmenstypen dann ebenso unterscheiden werden, wenn die zeitgenössischen Siedlungen ihren ersten Erneuerungsbedarf nach vielleicht 20 Jahren (manche früher, manche später) erreichen werden. Die Frage, ob ein öffentliches Wohnungsunternehmen »nur« den sozialen Wohnungsbau in der neuen Siedlung macht oder für breite Schichten baut und dementsprechend in einer solchen Siedlung dominierender ist, kann dann für ein Bestandsmanagement und die Stadterneuerung dieser Siedlungen dann ab 2040 von großer Bedeutung sein.

Hinsichtlich der funktionalen Mischung wird deutlich, dass hier einerseits pragmatisch etwas gefordert wird, was nachweisbar auch funktionieren wird und diesbezüglich die gedanklichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden: Städtebau-

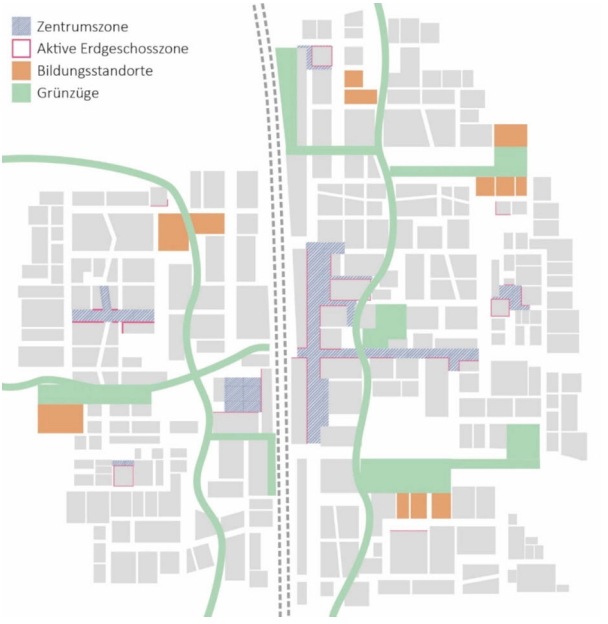
liche Elemente vieler Epochen werden kombiniert, es werden sowohl Infrastrukturobjekte im Freiraum angeordnet (wie Schulkomplexe seit den 1970er Jahren), es wird mit aktiven Erdgeschosszonen gearbeitet, wie sie sowohl aus dem Komplexen Wohnungsbau der 1980er Jahre als auch aus den Stadtrandquartieren der Zeit nach der Wiedervereinigung bekannt sind. Zentrumsbildung findet unter der Maßgabe statt, Ankernutzungen wie Discounter und Supermarkt derart mit weiteren Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturen zu kombinieren, dass kleine Zentren, aber nicht unbedingt Shopping Malls entstehen. Dabei steht das städtebauliche Leitbild der aktiven Erdgeschosszone, das sich auf die Epoche der Reurbanisierung zurückführen lässt, in einer Machbarkeitskonkurrenz zur aus vorherigen Zeiten stammenden Zentrumsbildung. Hier finden Suchprozesse auch seitens der Akteure statt und sie setzen daher auch auf Masterpläne, die hier entsprechende Vorgaben machen, damit die eigenen Investitionen in Nichtwohnen (eben beispielsweise entsprechend baulich hergestellte Erdgeschossbereiche) nicht nach ein paar Jahren bereits in Leerstände münden. Denn keine der Siedlungen wird bestehende benachbarte Zentrenstrukturen »aushebeln«, das wäre auch aus der jeweiligen stadtregionalen Perspektive nicht gewollt. Die Balance zwischen Nahversorgung und regionaler Bedeutung ist aber letzten Endes in jeder Stadtregion individuell zu finden.

Die soziale Infrastruktur bekommt eine noch höhere Aufmerksamkeit als noch vor einem Vierteljahrhundert. Durch Wohnungsbauakteure hergestellte Kitas sind schon selbstverständlich (und hin und wieder auch eine interessante Zwischennutzung für Erdgeschosse); der Schulneubau ist staatlich sichergestellt, wenn auch hier und da mit verzögerter Fertigstellung. Bemerkenswert ist die Vielfalt der sozialen Infrastrukturbereiche, über welche nachgedacht wird, wie sie in einem Quartier unterzubringen sind: Sharing-Angebote (z.B. neue Mobilität und nachbarschaftliches Gemeinwesen), Begegnungsstätten bzw. soziokulturelle Angebote, Gesundheits- und Pflegeangebote. Hier wird eine klare Rollenverteilung angemahnt: die öffentliche Hand muss die räumlichen Bedarfe benennen und die Infrastrukturen planerisch verorten, die Wohnungsbauakteure stellen dann zu vorher vereinbarten Bedingungen die Räumlichkeiten auch in ihren Gebäuden her. Hier ist erkennbar, dass die Stadterneuerung von Siedlungen des 20. Jahrhunderts gedanklich zumindest bei jenen Akteuren Pate zu stehen scheint, die als Unternehmen ebenfalls dort aktiv sind (vgl. auch Harnack et al. 2021). Klar artikuliert wird mit ebenjenem Gedankensprung zur Stadterneuerung auch: Es braucht ein öffentlich getragenes quartiersbezogenes Management für diese Nutzungsstrukturen.

Auffällig ist des Weiteren der fast schon brutalpragmatische Umgang mit Dichte. »Wir sollen die Wohnungen schnell bauen. Da ist es keine Alternative, noch ein Jahr zu verhandeln, um eine weitere Etage herauszuholen« (O4, ähnlich auch P3). So sehr sich die Akteure bewusst sind, dass sie nicht nur für den eigenen ökonomischen Erfolg, sondern auch für den nachhaltigen Erfolg des Siedlungsbaus möglichst hohe

Dichten erzielen sollten, so sehr sind sie bereit, sich auf das Machbare in den meist am Ende des Planungsprozesses stehenden bauleitplanerischen Verhandlungen mit der jeweiligen lokalen demokratischen Instanz runterhandeln zu lassen. Denn die lokale demokratische Instanz vertritt eben auch die Gegner*innenschaft einer solch dichten Bebauung. Der in manchen Gebieten dann sichtbare Kollateraleffekt, dass manche Gebäude zu niedrig bzw. die dazwischenliegenden Freiräume überdimensioniert erscheinen mögen, wiegt dann weniger schwer als die potenzielle Verzögerung des Baus durch länger andauernde bauleitplanerische Verhandlungen.

Abb. 2: Elemente einer Nutzungsmischung in einem Neubauquartier



Eigene Darstellung

Zentral ist der öffentliche Raum, der als kollektive Bau-Aufgabe verstanden wird und dementsprechend auch das Einfordern kollektiver Steuerung seitens der öffentlichen Hand beinhaltet. »Es ist wichtig, in Räumen, Straßenbildern zu denken und nicht nur in Grün. Das kann verzahnt mit Grünflächen sein – auch durch begrünte Fassaden oder Dächer. … Mir fällt dann auch die Gartenstadt ein, auch die 20er Jahre waren sehr vielfältig. Wahrscheinlich muss es eine Mischung aus allem sein, muss man sich von allem etwas Positives herausnehmen. Trotzdem denke ich,

dass die Linie und auch die Nähe und Enge wichtig und quartiersbildend sind« (G4). Straßen, die etwas Anderes sind als Autofahrwege, in denen etwas Anderes passiert als Parken und In-die-Wohnung-gehen, Straßenräume, die als Treffmöglichkeit zur Belebung der Nachbarschaft beitragen. Straßen, die als lineares Raumelement eine Siedlung strukturieren und in ihren unterschiedlichen Ausprägungen auch eine Differenzierung in Teilquartiere zulassen. Das könnte ein Ansatz sein, leitbildhaft hier dargelegte Überlegungen zur Mischung prononciert zusammenzufassen.

Um solche Straßenbilder zu erzeugen, müssen die Quartiere eine gewisse Dichte aufweisen, nicht nur, um eine kritische Masse hinsichtlich der Quantität der Nachfrage für Nichtwohnfunktionen zu erreichen. Daher ist es verständlich, wenn Akteure aus dem Wohnungsbau hier eine Affinität zu möglichst hohen Dichten erkennen lassen. Zugleich ist nachvollziehbar – auch wenn es in diesem Kapitel nicht ausgeführt werden konnte und sollte – dass aus Beteiligungsprozessen der Bauleitplanung ebenso eine Gegenposition entsteht. Real gebaute Dichte ergibt sich dann oft als Kompromiss innerhalb des Bauleitplanverfahrens. Denn auch das ist anders als früher. Die heutigen Siedlungen entstehen unter starker Beobachtung und Mitwirkung der Öffentlichkeit. Sie sind nicht mehr nur ein rational erzeugtes Produkt, das auf den Stadtboden gebracht und sich wie auch immer von der Bevölkerung angeeignet, abgelehnt, bekämpft und unspektakulär bewohnt wurde und wird. Sie sind ein Produkt, das von vornherein im Dialog entsteht. Doch gebauter Kompromiss statt in Beton gegossenes Städtebauparadigma zu sein, muss nicht von vornherein eine schlechtere Ausgangsposition fürs Altern als Siedlung darstellen.

Literatur

Interviewquellen (in der veröffentlichten Fassung dann teilanonymisiert in P1, P2, … (Akteur eines privatwirtschaftlich agierenden Wohnungsunternehmens oder Projektentwicklers), G1, G2, … (Akteur aus dem genossenschaftlichen Sektor), Ö1, Ö2, … (Vertreter eines Akteurs der öffentlichen Hand oder eines Unternehmens in öffentlichem Eigentum)

Altrock, U.; Bertram, G. (2021): Wachstumsschmerzen. Kommunale Strategien und ihre Wirkungen. Berlin: VHW.

Altrock, U.; Krüger, A. (2019): »Wenn der Bahnhof fehlt. Suburbaner Siedlungsbau und die Rolle des Bahnhofs als Zentrum«, in: Raumplanung (204–6), 40–47.

Feldhaus, F. (2019): »Oberbillwerder lockt Uni an«, in: *IZ 33/2019*, https://www.iz.de/projekte/news/-oberbillwerder-lockt-uni-an-152539, vom 15.08.2019.

Grunze, N. (2017): Ostdeutsche Großwohnsiedlungen. Entwicklung und Perspektiven, Wiesbaden: Springer, https://doi.org/10.1007/978-3-658-18540-4

Harnack, M.; Heger, N.; Brunner, M. (Hg.) (2021): Adaptive Re-Use. Strategies for Post-War Modernist Housing, Berlin: JOVIS.

IBA Hamburg (Hg.) (2019): The Connected City. Masterplan Oberbillwerder, im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen der Freien und Hansestadt Hamburg im Einvernehmen mit dem Bezirksamt Bergedorf.

Krüger, A. (2019): Neue Steuerungsmodelle der Stadterneuerung, Bauhaus-Universität Weimar.

Krüger, A. (2021) Neuer Siedlungsbau in Deutschland: Eine Reflexion zu den Siedlungsbauvorhaben Hamburgs, Frankfurts und Berlins; in: pnd-online I/2021, S. 87–103.

Krüger, T.; Altrock, U. (2022): Neue Aufgaben und neue Träger der städtebaulichen Transformation. Überlegungen zu neuen Steuerungsformen in der Stadtentwicklung. Raumplanung 2–2022: S. 9–13.

Polinna, C.; Overmeyer, K.; Schläger, P.; Dubsky, J.; Mareckova, K.; Lammert, F. et al. (2018): Siedlungen der 1990er Jahre in Berlin und Umgebung. Endbericht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Protze, K. (2009): Hausen statt Wohnen, zugleich Dissertation an der Universität Kassel, Kassel (Notizbuch der Kasseler Schule, 74).

Roskamm, N. (2014): Dichte – Eine transdisziplinäre Dekonstruktion. Diskurse zu Stadt und Raum, Bielefeld: transcript, https://doi.org/10.14361/transcript.9783839418710.225

Schönig, B. (2018): »Ausnahmesegment. Form und Funktion sozialen Wohnungsbaus im transformierten Wohlfahrtsstaat«, in: PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft, 48 (191), 227–245, https://doi.org/10.32387/prokla.v48i191.82

Abbildungen

Abbildung 1: Protestaufkleber gegen Oberbillwerder (gefunden bei einer Exkursion vor Ort im Sommer 2019).

Abbildung 2: Arvid Krüger (2022): Elemente einer Nutzungsmischung in einem Neubauquartier.

Zur Anwendung von Baustruktur-Typologien in Freiraumplanung und Pflanzenverwendung

Florian Bellin-Harder und Frank Lorberg

Ausgehend von einem differenzierten Verständnis des Begriffs Typologie (Bellin-Harder et al. 2019) wendet sich der Aufsatz der Anwendung induktiv ermittelter Typologien von Bau-, Freiraum- und Vegetationsstrukturen in der planungsrelevanten Feldforschung zu. Die Methode reicht bis in die Pflanzensoziologie der 1920er Jahre zurück und ist seit den 1990er Jahren auf Bau- und Freiraumstrukturen wie auch gestaltete Vegetation übertragen worden. Ziel des hier beschriebenen Forschungsansatzes ist eine Evaluation von jüngsten urbanen Siedlungserweiterungen am Rand großer Städte aus der Perspektive von Freiraumplanung und Pflanzenverwendung. Strukturelle Vorgaben der Bebauung, Vegetationsausstattung und des herrschenden Pflegeregimes für die Grünflächen werden anhand der tatsächlichen Vegetationsentwicklung und insbesondere anhand der Pflege- und Aneignungsspuren prüfbar. Die Ergebnisse sollen nachvollziehbar erarbeitet und dargelegt werden u.a. um Bezüge zu und von anderen Perspektivschwerpunkten planerischer Disziplinen wie der Architektur, Stadtplanung und Stadtsoziologie zu ermöglichen. Um von der Beschreibung bis zur planerischen Interpretation Transparenz herzustellen, wird Bezug auf eine bewährte kunsthistorische Erklärungssystematik genommen.

Einleitung ins Thema

Für eine empirisch basierte Untersuchung neuer Siedlungserweiterungen an den Rändern großer Städte ist eine nachvollziehbare sowie prüfbare Beschreibung und freiraumplanerische Einschätzung realisierter Siedlungsprojekte notwendig, um zu bestimmen, welche baulichen Merkmale die »Neue Suburbanität« im Unterschied zu früheren Formen von Siedlungserweiterung am Stadtrand charakterisieren. Das im Forschungsverbund zur neuen Suburbanität eingebundene Teilprojekt »Biodiversität und Freiraumplanung im Stadtteil« untersucht für bestimmte Großstädte mittels einer typologischen Methode die Bau- und Freiraumstruktur sowie die Vegetationsausstattung suburbaner Siedlungserweiterungen seit den 1980er Jahren. Dieser Beitrag gibt eine Übersicht zur Erarbeitung von Siedlungstypologien

und strebt eine Bestimmung an, wie für das Forschungsvorhaben eine empirische und nachvollziehbare Methode entwickelt werden kann, die zur Kartierung und Analyse von suburbanen Siedlungen dient. Nach einer kurzen Charakterisierung der »Neuen Suburbanität«, um darzustellen, in welchem Sinne sie für unsere Forschung relevant ist, wendet sich dieser Beitrag der Frage zu, was eine Siedlungstypologie ausmacht. Nach der Klärung, weshalb wir zur Analyse von Siedlungen einen empirisch basierten und hermeneutischen Zugang wählen (Forschungsansätze zu Typologien in der Siedlungsplanung), gehen wir auf die Bedeutung von Typologien in der Siedlungsplanung und Freiraumplanung ein. Anschließend wird die gewählte Methode der empirisch basierten und theorieorientierten Typologie beschrieben (Methode einer empirisch basierten und theorieorientierten Typologie) und anhand einer aktuellen Anwendung dargestellt (Pilotstudie zur Siedlungstypologie). Schließlich gehen wir auf den Fokus unseres Teilprojektes zu Biodiversität und Freiraumplanung im Stadtteil ein (Pflanzensoziologie und Freiraumplanung), bevor wir die Bedeutung der Freiraumplanung für die Stadtplanung diskutieren (Resümee). Dies erscheint uns sinnvoll, da in der Freiraumplanung ein eigener Ansatz zu einer empirisch basierten Typologie vorliegt (z.B. Hülbusch 1978; Hülbusch et al. 1979; Böse 1981; Harenburg/Wannags 1993; Theiling 1997; Czekaj et al. 2003). Dieser Ansatz ist aus der Vegetationskunde entwickelt worden, in der eine elaborierte Methode und Systematik zur Erhebung, Beschreibung und Klassifizierung der Vegetation zur Verfügung steht (Braun-Blanquet 1964; Tüxen 1974; Dierschke 1994; Hard 1995; Gehlken 2000). Aus dieser vorliegenden Forschungsarbeit lässt sich eine Methode zur Analyse neuer Siedlungserweiterungen entwickeln, weshalb wir es als sinnvoll erachten, diese grundlegenden Arbeiten in unserer Darstellung zu berücksichtigen. Ziel unseres Beitrags ist, ein wissenschaftliches Werkzeug vorzustellen, mit dem man (1) Absichten und Versprechungen in der Planung prüfen, (2) die bauliche Umsetzung und Realisierung der Absichten erforschen, (3) anhand von Nutzungsspuren die Aneignung und Nutzung von Freiräumen ermitteln, (4) die zeitliche Bewährung und alltagspraktische Tragfähigkeit der realisierten Siedlungen nachvollziehbar untersuchen kann und das (5) zur reflektierten Prognose künftig zu erwartender Nutzungs- bzw. Interpretationsspielräume dient. Unsere leitende Forschungsthese ist, dass Bewohner*innen sich mit Lebensorten identifizieren können, an denen sie Spuren ihres Lebens hinterlassen und somit die Wirksamkeit ihrer Handlungen innerhalb ihrer Umwelt erkennen können[1].

1 Wir beziehen uns u.a. auf den Gedanken der Selbstwirksamkeit bei Hartmut Rosa (2020).

Neue Suburbanität

Das Forschungsprojekt »Stadterweiterung in Zeiten der Reurbanisierung – neue Suburbanität?« ist an der Untersuchung neuer Ansätze zu Siedlungserweiterungen an Stadträndern interessiert, die urbane Siedlungsstrukturen im suburbanen Raum anstreben, welche neben verdichtetem Städtebau mit zeitgemäßer Architektur und wohnungsnahen Freiraumangeboten auch moderne Verkehrskonzepte beinhalten sollen (Altrock/Krüger 2019). Das Ziel dieses vielfältigen Angebots ist, unterschiedliche private und gewerbliche Interessen anzusprechen, um eine soziale und kulturelle Diversität sowohl der Bewohner*innen als auch der Wirtschaftszweige in der Neuen Suburbanität langfristig zu unterstützen (vgl. Siedentop 2015; Hesse/Siedentop 2018). Nach Kiesler und Keller (2019) können neuere Formen der Suburbanität bestimmten Vorstellungen von urbanem Leben, die sich im 20. Jahrhundert verstetigt haben, zugeordnet werden. Diese Ansätze zur suburbanen Urbanisierung (vgl. Altrock 2019) reagieren auf die sozial und kulturell homogenen Stadtrandsiedlungen, die unter dem Leitbild des freistehenden Einfamilienhauses mit reiner Wohnfunktion geplant wurden und sich als monoton und sozial wie ökonomisch nicht nachhaltig erwiesen haben (vgl. Kiesler/Keller 2019; Protze/Theiling 2000; Czekaj et al. 2003; Kuhle et al. 2004; Bellin-Harder et al. 2019). Ziel der neuen Suburbanisierungen sei daher, in mehrfacher Hinsicht (sozial, kulturell, demografisch, ökonomisch) die Diversität im Quartier zu fördern, weil damit eine interessante, alterungsfähige und nachhaltige Stadtrandsiedlung entstünde, die zu Kontakten verschiedener Milieus und Lebensstile führe (z.B. Hamburg 2019). Dieser planerische Diversitätsansatz umfasst neben einem baulich breit gefächerten Angebot an Wohnbebauung auch soziale und kulturelle Infrastruktur sowie vielfältige Gewerbeansiedlungen innerhalb von Quartieren, die neben Einzelhandel und Dienstleistung auch Produktion umfassen (vgl. Altrock et al. 2019). Das stadtplanerische Ideal ist eine Stadtrandsiedlung mit urbaner Struktur, in der gewohnt, gearbeitet, kommuniziert, d.h. in einem umfassenden Sinne gelebt werden kann (vgl. Lorberg/Bellin-Harder 2022). Mit diesem Vorverständnis wendet sich unser Beitrag der Frage zu, wie Siedlungen aus einer planerischen Perspektive heraus typologisch beschrieben und kartiert werden können. Auf Basis des empirisch-typologischen Vergleichs können nicht nur neue Ansätze der Siedlungsplanung an ihren Ergebnissen in der Lebenswelt geprüft, sondern auch ihre Stellung innerhalb von Theorien der Siedlungsentwicklung und Freiraumplanung kritisch diskutiert und eingebunden werden (u.a. Jonas 2015; Lampugnani/Schützeleich 2017; Rink/Haase 2018; Körner 2001).

Forschungsansätze zu Typologien in der Siedlungsplanung

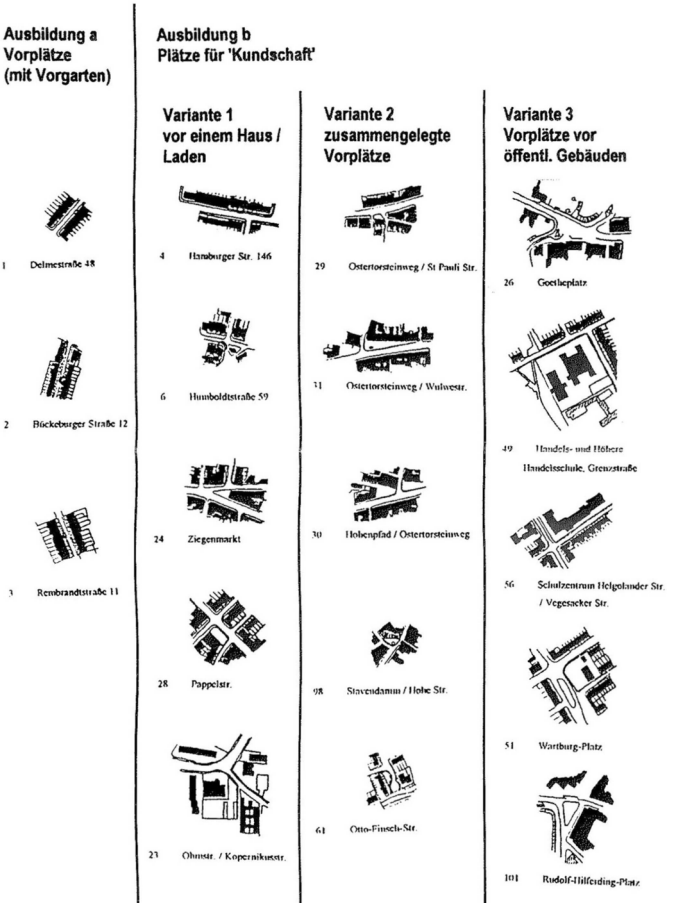
Siedlungen sind Kulturwerke, die gesellschaftlichen Vorstellungen über sinnvolle Formen des Siedelns und Wohnens folgen (vgl. Hard 1995). Als materielle Gebilde unterliegen Siedlungen auch, aber nicht primär, Naturgesetzen. Vielmehr folgen sie als anthropogenes Produkt, das gesellschaftlich bedeutsam ist, menschlichen Zielen und Zwecken. Daher lassen sich Siedlungen zwar nach materiellen und physiognomischen Eigenschaften beschreiben und kartieren, sie sind aber kein (rein) naturwissenschaftliches Untersuchungsobjekt, sondern ein kulturwissenschaftlicher Gegenstand. Dessen Analyse bedarf letztlich einer hermeneutischen Methode. Dies trifft auf historisch gewordene Siedlungen zu und wird auch im Städtebau der Moderne deutlich, der explizit an Leitbildern, d.h. gesellschaftlichen Zielvorstellungen, Investitionsmodellen und Prototypen des seriellen Wohnungsbaus orientiert ist (Lampugnani 2011; Bürklin/Peterek 2019, vgl. Bellin-Harder et al. 2019). Auch wenn geplante Siedlungen Vorformulierungen bis hin zu baulichen Prototypen enthalten, werden diese im Laufe der Zeit baulich überformt. Daher können spätere Untersuchungen zur Siedlungstypologie, die Ähnlichkeiten und Unterschiede von Siedlungs- und generell Baustrukturelementen betrachten sowie empirische Typen identifizieren, zum Teil deutlich von der intendierten Prototypologie abweichen. Die an Leitbildern orientierten Prototypen sind also von den induktiv ermittelten empirischen Typen, die sich in (bereits gebauten) Siedlungen identifizieren lassen, zu unterscheiden.

Bau-, Siedlungs- und Freiraumtypologien

Untersuchungen zur Bau- und Sozialgeschichte von Siedlungen wurden mit großem zeitlichem Abstand zur Bauzeit rückblickend in der historischen Siedlungsgeografie und Architekturgeschichte erstellt (z.B. Koch 2003; Griep 1992; Meckseper 1982). Sie dienen dazu, den Siedlungsbau zeitlich einzuordnen und historische Bau- und Siedlungsphasen zu charakterisieren, die z.B. hinsichtlich kunst-, technik- oder sozialgeschichtlicher Zusammenhänge erklärt werden. Mit einer anderen professionellen Betrachtungsperspektive, die weniger auf die Bebauung als auf die Vegetation ausgerichtet ist, wurden in der Gartendenkmalpflege zu Grün- und Freiräumen typisierende Untersuchungen durchgeführt (z.B. Hennebo 1965, 1979; Hoffmann 1963; Hansmann 1983; Buttlar 1989). Ebenso sind prinzipiell in wissenschaftlichen Studien zur Stadtstruktur und Stadtplanung beziehungsweise zum historischen Städtebau Anteile enthalten, die mit Typologien zu Siedlungen und ihren baulichen Elementen (Gebäude, Straßen, Plätze usw.) arbeiten (z.B. Stübben 1890; Sitte 1909; Gropius 1955; Benevolo 2007; Spitthöver 2002; Lampugnani 2011). Typologien zur Baustruktur und Erschließung werden außerdem auch in der Stadtplanung eingesetzt, um Strukturanteile empirisch zu analysieren oder zu planen. Dazu zählen

Plätze (Wolfrum 2015; Bischer 2015; Theiling 1997), Straßen (Stübben 1890; Poguntke 2000) oder Gebäude und Siedlungsgebiete (Gehlken 1999; Hoffmann-Axthelm 2011). Sie folgen auch bestimmten stadtplanerischen Zielen wie z.B. Gebäudetypologien, die als Vorbereitung zur energetischen Gebäudesanierung herangezogen (Erhorn-Kluttig 2011; Dettmar et al. 2020) oder zur sozialen und ökonomischen Qualitätsermittlung von Quartieren (Mäckler/Sonne 2018; Sonne 2018, 2019) aufgegriffen werden.

Abb. 1: Ein Beispiel zur empirisch basierten Typologie von Plätzen in Bremen



Theiling et al. 1996

Siedlungen können somit nach unterschiedlichen Fragestellungen und Merkmalen ihrer Bau-, Erschließungs-, Vegetations- und Freiraumstruktur typisiert werden. In der Freiraumplanung dienen solche Typologien dazu, Qualitäten von Siedlungen empirisch und methodisch nachvollziehbar zu ermitteln, z.B. unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten, die Dauerhaftigkeit von Ausstattungen, langfristige Unterhaltungskosten etc. Da eine Siedlungstypologie räumlich-kartografisch verortet ist, erlaubt sie es zugleich, Ergebnisse aus unterschiedlichen Fachperspektiven auf den (selben) Ort oder Siedlungsausschnitt zu beziehen, z.B. Häufungen bestimmter Milieus, Geschäftstätigkeiten, Mieter*innen-Fluktuationen etc. Die Siedlungstypologie bietet damit eine methodische Grundlage für interdisziplinäre Forschung und zur Kooperation in transdisziplinären Forschungsverbünden an.

Alltägliche Bau- und Freiraum-Interpretation

Im Unterschied zum Plan, der einem bestimmten Set an Erwartungen, was Menschen tun, und von Bedürfnissen, die die Siedlung erfüllen sollen, folgt, entwickeln die Bewohnenden eigene Vorstellungen und realisieren individuelle Spielräume, z.B. private Umbauten und neue Nutzungszuweisungen (vgl. Heinemann/Pommerening 1992) oder die spontane Wahl bevorzugter Orte zum Spielen jenseits von Spielplätzen (Muchow/Muchow 1935/1980; Harms et al. 1985; Frenken, Kölzer 1990; Richard-Elsner 2017). Für gealterte Siedlungen bedeutet dies, dass sie geschichtliche Veränderungen erfahren haben und in den »Wechselfällen des Lebens« (Steinhäuser 1990) nicht mehr ausschließlich nach den ursprünglichen Vorstellungen des Plans genutzt werden. Änderungen in der Nutzung von Siedlungserweiterungen zeigen sich schon nach wenigen Jahrzehnten, spätestens bei Umzügen oder dem ersten Generationenwechsel der Bewohner*innen. Die bauliche und soziale bzw. alltagspraktische Varianz einer gealterten Siedlung und die Veränderung des Mensch-Raum-Bezuges können anhand von Nutzungsspuren und Umbau rekonstruiert werden, woraus unterschiedliche Qualitäten der Interpretationsspanne und der Alterungsfähigkeit von Bebauung abgeleitet werden können (vgl. Lorberg 2017). Die Nutzungsspuren u.a. an der Freiraumausstattung oder in der Vegetation dienen als Indiz für Handlungen, von denen ausgehend man verallgemeinerbare Absichten vermuten kann. Diese Möglichkeit kommt z.B. dem Interesse von Stadtpsycholog*innen um Harloff entgegen, die eine empirische Typisierung des Wohnungsbaus aus Sicht der Nutzenden fordern, um Wohnqualitäten zu evaluieren (Harloff et al. 1997).

Abb. 2: Ein Flohmarkt auf dem Bebelplatz in Kassel 2019

Insbesondere auf Nutzungsspuren gründet sich eine unserer leitenden Forschungsthesen. Diese geht davon aus, dass die Bewohner*innen sich eher mit Wohnorten identifizieren, an denen ihre Handlungen sichtbare Spuren hinterlassen können bzw. dürfen. In diesen Nutzungsspuren drückt sich ihr Leben aus und sie können sich darin anhand dieser Spuren als Handelnde wahrnehmen und hinsichtlich ihrer Fähigkeit, den Raum zu prägen, wiedererkennen (vgl. Herlyn 1990, 27–29). Diese alltagsweltliche *Lesbarkeit* der Siedlungen und des sozialen Lebens animiert dann auch zur aktiven Aneignung der Freiräume und damit auch zur sozialen Teilhabe und zur Differenzierung der Ausstattung, einschließlich der Vegetation (Hülbusch/Hülbusch 1972; Hülbusch 1981; Harenburg et al. 1991; Bellin-Harder 1999; Lorberg 2017).[2] Die Lesbarkeit kann auch von professioneller Seite als Erkenntnismöglichkeit in der Freiraumplanung und Vegetationskunde aufgegriffen werden, weil sie neben der pflanzensoziologischen Kenntnis über Standort und Nutzung auch Hinweise auf den alltagsweltlichen Wissenshintergrund und soziale Verhaltenskonventionen gibt (Berger/Luckmann 1969; Hülbusch 1981; Hard/Priner 1985; Harms et al. 1985; Hard 1995; Richard-Elsner 2017).

Aus den vorangehenden Überlegungen resultieren weitere Thesen und entscheidende methodische Konsequenzen: Für die Forschung ergibt sich daraus ein systematisch vergleichendes wissenschaftliches Werkzeug zur Prüfung von Absichten und Versprechungen in der Planung. Überdies kann anhand der Typologie die bauliche Umsetzung und Realisierung der Absichten untersucht werden. In Verbindung

2 Allerdings kommt es auch prinzipiell zu Angleichungen an das soziale Umfeld bzw. zum gezielten Suchen nach sozial passenden Wohnumgebungen in entsprechenden Milieus. Dennoch ist innerhalb dieser Milieus in der Regel eine Diversifizierung zu beobachten sowie eine Individualisierung der Ausstattungen privater Freiräume; sofern solche zur Verfügung stehen.

mit den Nutzungsspuren können Aneignungen der Freiräume durch die Bewohner*innen ermittelt und die zeitliche Bewährung und alltagspraktische Tragfähigkeit der realisierten Siedlungen nachvollziehbar geprüft werden. Letztlich dient die Typisierung zur reflektierten Prognose künftig zu erwartender Nutzungs- bzw. Interpretationsspielräume.

Abb. 3: Pfade auf dem Bebelplatz in Kassel 1998

Methode einer empirisch-basierten und theorieorientierten Typologie

Im Folgenden beschreiben wir die methodischen Voraussetzungen für eine wissenschaftlich nachvollziehbare und prüfbare Typologie. Wenn aus der Perspektive der Architektur oder Immobilienvermarktung und aus der Perspektive der Wohnungssuche Wohngebäude nach Merkmalen beschrieben werden, könnte es passieren, dass sehr verschiedene Eigenschaften ausgewählt werden. Beide Perspektiven müssten keine Merkmale erfinden, um ganz unterschiedliche Kriterien-Listen aufzustellen. Man könnte nicht einmal davon ausgehen, dass beide das gleiche Vokabular für die gleichen Dinge verwenden, weil Architekt*innen ein spezifisches Fachvokabular entwickelt haben, während wohnungssuchende Personen ganz unterschiedlich gebildet, erfahren und interessiert sein können, sodass von allgemeingültigen Ausdrücken nicht zwingend auszugehen ist. Es gibt auch – jenseits der Architektur- und Planungsgeschichte – keine Institution, die über die Begriffseinteilung bzw. die Gegenstandsbezeichnungen wacht (vgl. Koch 2003).

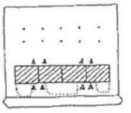
Einen Ansatz für einen systematischen Vergleich empirischer Fälle in der Kunstwissenschaft hat Panofsky formuliert, dessen methodologische Übertragbarkeit auf andere Typologien Lührs (1994) und Hard (1995) belegt haben. Panofsky

unterscheidet die vorikonographische, ikonographische und ikonologische Ebene der Erkenntnis und differenziert damit die schrittweise zunehmend reflektierte Anreicherung mit Wissen. Wie wir sehen werden, ist diese Methode auch für Typologien in der Vegetationskunde und Freiraumplanung sinnvoll. In Stadtgeographie und Städtebau sind implizite Typologien verbreitet, die ohne die konkrete Angabe differenzierender Merkmale benutzt werden und auf Erfahrungswissen basieren (z.B. Mäckler/Sonne 2018). Implizite Typologien geben einer persönlichen, erworbenen Kennerschaft Ausdruck, die durch eine lange Beschäftigung mit Siedlungen erlangt und aus der Vertrautheit mit den Gegenständen und Herstellungsverfahren gewonnen wurde. Charakteristische Elemente einer impliziten Siedlungstypologie sind beispielsweise Einfamilienhaus, Reihenhaus, Baublock und Zeilenbau, wobei die Grenzen der Bautypen z.B. zwischen Block und Zeile unscharf sind, was insbesondere jüngere Siedlungserweiterungen zeigen (siehe Seestadt bei Wien; Abbildungen und Masterplan in Fleischmann 2021). Der Rückgriff auf implizite Typologien ist in vielen Wissenschaften üblich und ein fruchtbarer Ansatz zum Erkenntnisgewinn[3] (vgl. Polanyi 1985; Berger, Kellner 1984; Panofsky 1989; Hard 1995). Die impliziten Typologien entsprechen der vorikonografischen Ebene der Erkenntnis, deren Wissen auf langjähriger Erfahrung beruht, aber weniger systematisch reflektiert ist. Nichtsdestoweniger ist die vorikonographische Ebene für verstehende Wissenschaften methodologisch sinnvoll, da sie der alltäglichen Sichtweise von Menschen, die insofern Experten ihrer Lebenswelt sind, eher entspricht. Die formale Überlagerung von vorikonographischen Anteilen in der alltäglichen und wissenschaftlichen Erkenntnis macht sie für die Freiraumplanung ergiebig, wenn diese versucht die Perspektive von Nutzer*innen nachzuvollziehen.

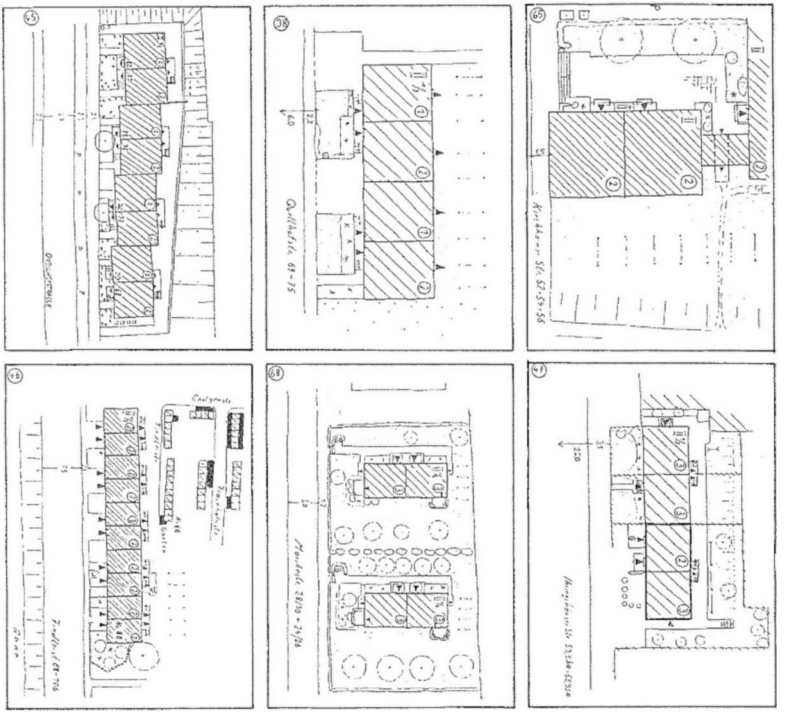
Aus wissenschaftlicher Perspektive tendieren implizite Typologien allerdings zu Einzelfällen, an denen etwas beispielhaft erklärt werden kann, weshalb sie nur eingeschränkt zu einem methodisch gesicherten Vergleich herangezogen werden können. Für die wissenschaftliche Praktikabilität ist es daher sinnvoll, zu einer expliziten Typologie zu finden, also prüfbar zu machen, welche Merkmale weshalb ausgewählt werden und wie sie benannt sind (z.B. Versuche in der Stadtökologie bei Endlicher 2012). In der Freiraumplanung sind typisierende Untersuchungen zu Siedlungen durchgeführt worden. Die Typen wurden unter Verwendung von Kriterien bzw. Merkmalen herausgearbeitet und bestimmt und beschrieben, wodurch die Unterscheidungen der Baustrukturen wissenschaftlich nachvollziehbar werden (Kienast 1978; Hülbusch et al. 1979; Harenburg/Grundler, Lührs 1993; Wannags 1993; Hillje/Reisenauer 1993; Czekaj et al. 2003).

3 Die Bezeichnung implizite Typologie ist an dem Begriff des impliziten Wissens von Polanyi (1985) orientiert. Für die Soziologie sprechen Berger und Kellner von der »Typifizierung« im Unterschied zur »Typisierung« (Berger/Kellner 1984: 41).

Abb. 4: Beispiele zur Kartierung der Bebauung bei Harenburg/Wannags (1991), um anhand bestimmter Merkmale auf nachvollziehbarem Wege identifizierbare Gebäudetypen zu ermitteln.



Zeilenbau Mit reduziertem Vorgarten



Was erfahrene Planer*innen über einen Gegenstand denken, wie sie ihn benennen, soll in diesem Schritt explizit gemacht werden, d.h. es wird erklärt bzw. begründet, nach welchen Kriterien die Typen unterschieden werden. Für die wissenschaftliche Kommunikation lässt sich das Problem der Nachvollziehbarkeit von Benennungen durch einen Merkmals-Katalog mit Merkmals-Glossar lösen, sodass die Merkmale möglichst eindeutig angesprochen werden können. Einfach wird es z.B. sein, die Anzahl der Türen zu beschreiben bzw. sich einig zu werden, was eine Tür ist. Viel schwieriger ist schon die Unterscheidung in »vorne« und »hinten«, wenn Angaben zur Orientierung bestimmter Merkmale von Gebäuden getroffen werden sollen. Ist »vorne« dort, wo die Haustür ist, oder ist vorne dort, wo die Straße verläuft, wo die Leute am häufigsten ein- und ausgehen oder dort, wo die Fassade am

aufwendigsten gestaltet wurde? Für die Auswahl der Merkmale und deren Definition bzw. Begriffsbestimmung wird also eine fachliche Diskussion und auch der professionelle Rückgriff auf vorliegende wissenschaftliche Arbeiten notwendig. An dieser methodologischen Stelle zeigt sich die erforderliche Verschränkung von Empirie und Theorie in der wissenschaftlichen Typologie.

Die Selektion der Untersuchungsobjekte und der Kriterien zu deren Beschreibung ist an den Forschungsfragen orientiert, denen bestimmte Thesen und Vermutungen zugrunde liegen, die auf Auffälligkeiten oder gesellschaftliche Anforderungen an eine Profession reagieren und dazu auf das professionelle Vorwissen zurückgreifen. Diese Aspekte werden vor der Bestimmung der relevanten Merkmale offengelegt, um die Selektion der zur Gegenstandsbestimmung notwendigen Merkmale nachvollziehbar und einer methodischen Kontrolle zugänglich zu machen. Das implizite Wissen wird also auf explizites Wissen und vorgeleistete wissenschaftliche Arbeit (Studien) bezogen, womit das partikulare Forschungsvorhaben in den kollektiven wissenschaftlichen Prozess der methodischen Wissensgenerierung einbezogen wird (vgl. Berger/Kellner 1984). Für die Typenbildung bedeutet dies erstens, dass die Kriterien der Typisierung benannt, kontrolliert und begründet werden, zweitens, dass die Typen anhand der expliziten Kriterien beschrieben bzw. charakterisiert werden, und drittens, dass diese Typen wiederum über einen systematischen Vergleich der Fälle kontrolliert werden (Vergleichsmatrix). Das heißt im Verlauf des Aufbaus einer Typisierung von Siedlungserweiterungen entsteht mit zunehmender Anzahl der Fälle ein größerer Vergleichspool und es wird möglich, die Befunde neuer Untersuchungen mit dem bereits vorhandenen Untersuchungsbestand abzugleichen. Ziel ist es, eine wissenschaftlich nachvollziehbare, prüf- und diskutierbare explizite Typologie zu erstellen (vgl. Berger/Kellner 1984), die dadurch auch konstruktiv kritisierbar wird. Nach Panofsky (1989) und Lührs (1994) betritt die explizite Typologie die ikonographische Erkenntnisebene, auf der systematische Vergleiche und Zuordnungen möglich werden.

Diese Typologie ist kein szientistischer Selbstzweck, sondern sie ist in Theorien der Stadt- und Freiraumplanung eingebunden, was spätestens bei der Interpretation der Bebauung relevant wird, aber im Grunde schon bis hinein in die Auswahl und Definition der Merkmale wirkt, eben durch das formulierte freiraumplanerische Interesse. Damit dieser Auswahlschritt also nicht zu fach- und interessengebunden wird, ist es notwendig, die Merkmalsauswahl bei einer Erhebung auch anschlussfähig an andere Fragen und Diskussionen zu halten, die vor allem über die berücksichtigten Kontexte nachvollziehbar werden wie z. B. das Spielverhalten von Kindern (Hülbusch 1996; Richard-Elsner 2017; Bertram/Niesen 2021), die in einem Quartier herrschende Geschäftstätigkeit, Vereinstätigkeit etc. (vgl. Kuhle et al. 2004). Mit der Systematik wird die Erkenntnisebene der Ikonologie erreicht, die das typologische Faktenwissen in einen theorieorientierten Zusammenhang versetzt, in dem sich der Sinn der Typologie offenbart. Schließlich geht es in der Freiraumplanung auch dar-

um, soziale Sinnzusammenhänge und ihren räumlichen wie baulichen Kontext zu erkennen.

Abb. 5: Eine Gliederung der erhobenen Bebauung nach bestimmten Merkmalen, die in der Vergleichsmatrix deutlich erkennbar Gebäudetypen differenzieren und charakterisieren von Harenburg/ Wannags (1991).

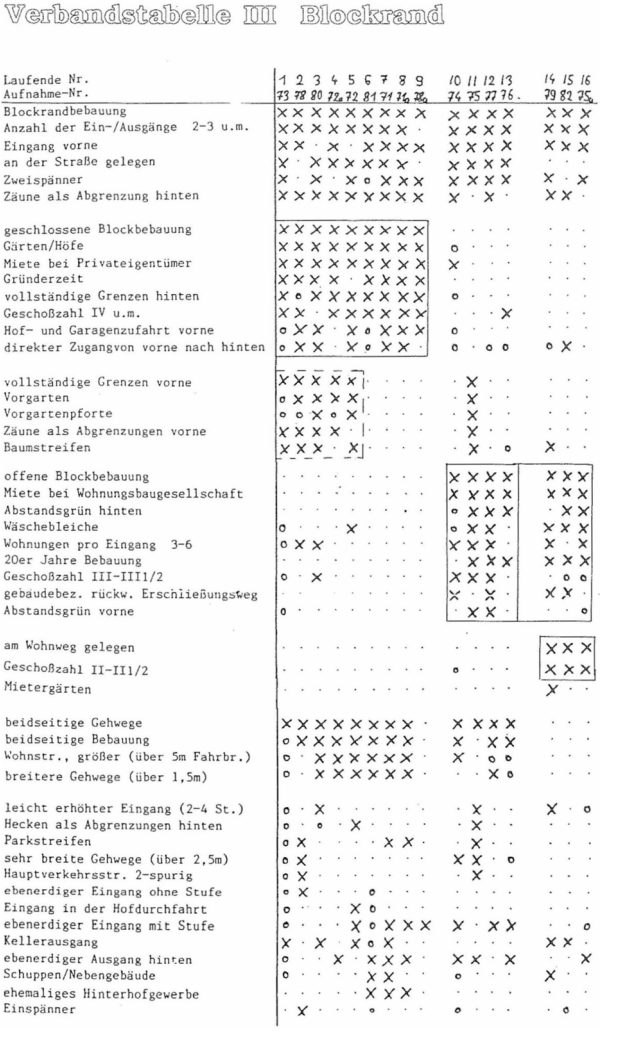
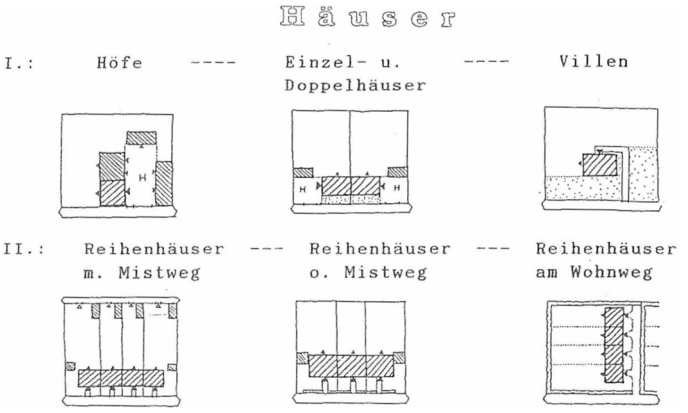


Abb. 6: Eine Übersicht zur Typologie von Wohngebäuden nach differenzierenden und charakterisierenden Merkmalen von Harenburg/Wannags (1991).



Die *Ikonologie* ermöglicht zum einen die Interpretation der herausgearbeiteten Typen von deren Analyse (Ikonographie) methodisch zu unterscheiden und zum anderen die herausgearbeitete Bedeutung der Gegenstände in weitere wissenschaftliche Kontexte und Theorien einzubinden. Zum Beispiel werden Häuser von Geschosswohnungsbauten ikonographisch als Typen unterschieden. Die Unterschiede können dann ikonologisch auf verschiedene ökonomische und soziale Gründe ihrer Entstehung ebenso wie ihrer Wirkung und Bedeutung im täglichen Leben darin weiter untersucht und zum Beispiel mit Sozialdaten und Nutzungsspuren kontextualisiert werden. Damit können die Gegenstände hinsichtlich bestimmter Theorien, innerhalb derer sie betrachtet werden, interpretiert werden. Die Kontextualisierung der ikonographisch bestimmten Gegenstände, die in verschiedenen räumlichen, zeitlichen, sozialen und kulturellen Dimensionen auf der ikonologischen Ebene relevant werden, erweitert ihr Bedeutungsspektrum. Dies relativiert zugleich reduktionistische Bedeutungszuweisungen, weil neben den innerhalb der Methodik erarbeiteten Erkenntnissen und deren professionellen Bedeutungshorizonten letztere mit externem Wissen aus anderen Professionen angereichert werden.

Pilotstudie zur Siedlungstypologie

Wir stellen nun das typologische Verfahren an einem konkreten Beispiel vor, ohne weitere inhaltliche Ergebnisse zu präsentieren, die in einer separaten Veröffentli-

chung vorliegen[4] (Lorberg/Bellin-Harder 2022). Dazu werden wir die einzelnen Verfahrensschritte von der Gebäude- und Freiraumaufnahme bzw. Kartierung über die Typisierung bis zur Interpretation beschreiben. In der Pilotstudie haben wir die in den vorliegenden Studien herausgearbeitete Bautypologie genutzt, um eine Siedlungstypologie zu erstellen. Dabei werden die Gebäudetypen zu definierten Merkmalen, um eine Siedlung nach den beteiligten Gebäuden zu kartieren und zu typisieren. Dies wurde für die Siedlungen Frankfurt-Riedberg und Hamburg-Neuallermöhe erfolgreich erprobt. Die Kartierung umfasst Siedlungserweiterungen aus den letzten vier Jahrzehnten und gibt damit einen baustrukturellen Überblick zu neuerer und aktueller Suburbanität.

Abb. 7: Neuallemöhe-West (Kartengrundlage: OpenTopoMaps)

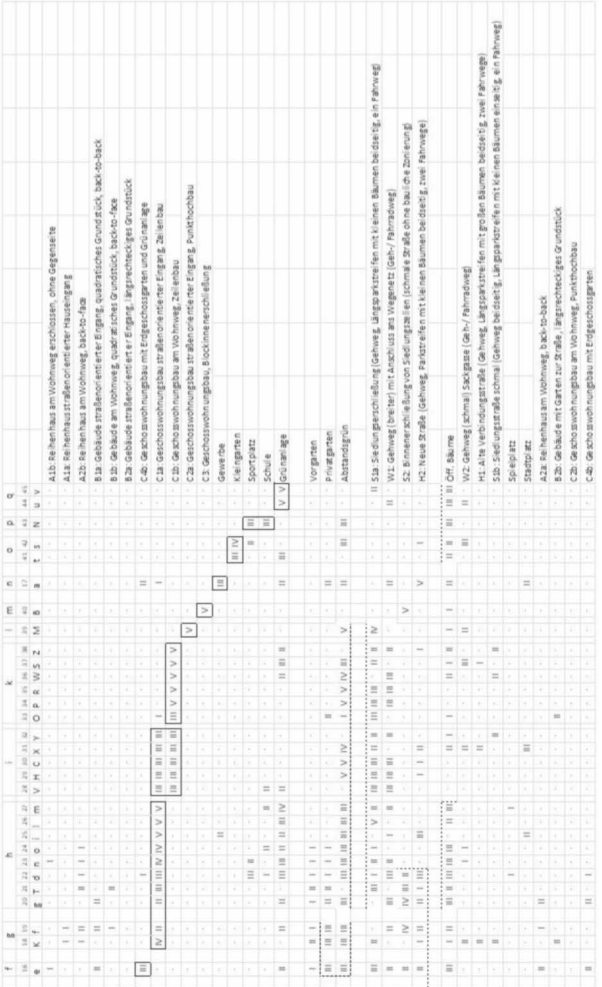
Wie wir dargestellt haben, basiert die Auswahl der empirischen Fälle neben dem Forschungsziel zunächst auf der vorikonographischen Typifizierung und daran gebundener Abstimmung innerhalb des Forschungsverbundes zu Siedlungserweiterungen in Metropolregionen. In der kritischen Reflexion auf die Bedingungen dieser Typifizierung werden an den Gegenständen bestimmte Merkmale identifiziert, die zur Auswahl der exemplarischen Fälle geführt haben. Diese benennbaren Merkmale können nun geprüft, präzisiert, ergänzt und gewichtet werden, um die methodische Gegenstandsabbildung für andere nachvollziehbar und prüfbar zu gestalten.

4 Eine weitere Veröffentlichung zu dieser Kartierung der Siedlungstypen ist in Vorbereitung.

Abb. 8: Neuallermöhe-West, Ausschnitt mit Gebäude-Kartierung und Siedlungseinheiten (Kartengrundlage: OpenTopoMaps)

Zur Beschreibung des jeweiligen Falls werden sowohl die Merkmale als auch die Art und Weise ihrer Vorkommen erfasst. Die Art des Vorkommens des Merkmals wird entweder nach Mengenanteilen oder nach Häufigkeit erhoben. Die Erhebung der Mengenanteile bezieht sich auf den Flächenanteil, den ein Merkmal am Gegenstand einnimmt (z.B. an der Fassade, am Grundstück bzw. prinzipiell an der Aufnahmefläche). Die Abbildung der Häufigkeit bezieht sich auf den Anteil an der Anzahl der Merkmale am Gegenstand (z.B. am Siedlungstyp). Da ein qualitatives Verfahren gewählt wurde, wird die Art des Vorkommens nicht quantitativ gemessen, sondern in ihrer Quantität geschätzt. Die Schätzung erfolgt nach einer fünfstufigen Skala (I-V), eingeteilt nach Anteilen in Prozent (%). Zur besseren Abbildung in der Vergleichsmatrix (z.B. Tabelle) werden die Schätz-Skalen codiert: $I = 1 - 20$, $II = 21 - 40$, $III = 41 - 60$, $IV = 61 - 80$, $V = 81 - 100$ Prozent. Die Skalierung in Spannweiten von 20 % ermöglicht erstens eine solide Schätzung, die keine Genauigkeit vortäuscht, die nicht einlösbar wäre, und zweitens über die Menge der Fälle einen Vergleich zulässt, der letztlich auch quantitative Aussagen über den durchschnittlichen Anteil der Merkmale bzw. der Verbreitung der empirisch basierten Typen ermöglicht.

Abb. 9: Vergleichsmatrix zu den erhobenen Baufeldern, die eine ähnlicher Bebauung aufweisen.



Die *Vergleichsmatrix* besteht aus einer Tabelle mit drei Dimensionen, die (1) in den (vertikalen) Spalten die abgebildeten empirischen Fälle präsentiert und (2) in den (horizontalen) Zeilen die Merkmale auflistet. Im Schnittpunkt von Spalte (Fall) und Zeile (Merkmal) wird (3) die Art des Vorkommens des Merkmals codiert dargestellt. Die Verteilung der Fälle (Spalten) und Merkmale (Zeilen) kann in der Tabelle (durch Sortierung der Spalten und Zeilen) derart geordnet werden, dass sich Gruppierungen von Fällen mit gemeinsamen Merkmalen ergeben. Damit ist eine Differenzierung von Merkmalsgruppen und anschließende Identifizierung der zugehörigen Fälle nach Typen mit charakteristischen Merkmalen möglich[5]. Diese methodisch kontrollierte und empirisch basierte Typenbildung (= induktiv differenzierte Typen) bezeichnet eine empirische Realität nach charakteristischen Merkmalen. Daher können anhand der definierten Typen im Feld entsprechende Fälle identifiziert und die Untersuchungsgebiete nachvollziehbar kartiert und qualifiziert werden.

Mit der beschreibenden Analyse ist der Erkenntnisgang der Typologie nicht abgeschlossen, vielmehr schließt sich die Interpretation der Typisierung an. Sie dient dazu, nachvollziehbar zu machen, mit welchem Gedankengut die herausgearbeiteten Typen verbunden sind und welche Bedeutung sie im Alltag entwickeln, also auf welches Gedankengut sie bei den Nutzenden stoßen. Sie ermöglicht es, getrennt von der sachlichen Unterscheidung unterschiedlicher Bau- und Freiraumformen nach Ursachen für die Wahl z.B. von Bautypen, von einzelnen baulichen Elementen, von Material- und Mitteleinsatz etc. nachzudenken und nach gesellschaftlichen, ökonomischen und ästhetischen Gründen der Herstellung von Siedlungsstrukturen zu suchen. Häufig werden Bautypen (z.B. Zeilenbau) nicht nur mit bestimmten sozialen Erwartungen, sondern auch mit spezifischen Kosten verbunden, bevor sie als Elemente in Siedlungserweiterungen einbezogen werden. Daraus folgt, dass bereits Vorinterpretationen im Prozess der Gestaltung wirksam sind. Umgekehrt stoßen Bautypen auf den Erfahrungshorizont derer, die sie im Alltag bewohnen und nutzen, auf kulturelle Werthaltungen, soziale Beziehungen zwischen den Bewohner*innen usw. Eine wissenschaftliche Interpretation hilft also dabei, die Gegenstandssystematik von ihrer Interpretation zu trennen und dadurch unterschiedliche Deutungen zuzulassen. Gebäude und Freiräume können dann zum Beispiel hinsichtlich bestimmter Theorien, innerhalb derer sie betrachtet werden, interpretiert werden. Ein Gegenstand stellt sich in einer naturwissenschaftlichen Theorie anders dar als innerhalb einer kulturwissenschaftlichen oder politischen Theorie. Um diese Interpretationsweisen zu ermöglichen, kann bei diesem Schritt externes

5 Diese empirischen Beschreibungen lassen sich über die charakterisierenden Merkmale zu »Idealtypen« abstrahieren, die zur Bezeichnung empirische Fälle dienen, ohne mit jedem einzelnen identisch zu sein (Weber 1921, 1984; Lührs 1994). In diesem Sinne stellen Idealtypen methodische Konstruktionen dar und sind keine (planerischen) »Ideale«.

Wissen aus anderen Professionen hinzugezogen werden, also aus Soziologie, Stadtökologie, Ökonomie, Psychologie etc. Die theoriegestützte und empirisch basierte Typologie ist damit auf eine merkmalserweiternde und somit auf inter- und transdisziplinäre Forschung hin angelegt.

Die explizite Typenbildung und deren Systematik werden innerhalb der Interpretation zu einer theoriegestützten Typologie, die dazu dient, die Ergebnisse der Typenbildung hinsichtlich umfassender Sinnzusammenhänge zu prüfen, und eine weitere methodische Kontrollinstanz bildet (Panofsky 1989; Hard 1995). Indem die Typologie in Theorien eingebunden wird, können im Rahmen der Stadt- und Landschaftsplanung z.B. die Bedeutungen von Freiraumstrukturen für verschiedene Interessensgruppen beschrieben werden. Es können kulturelle Muster identifiziert und deren Einfluss auf die Planung sowie gesellschaftliche Haltungen und Erwartungen erwogen werden. Aus diesem Kontextwissen kann dann die planerische Interpretation von Siedlungstypen hergeleitet werden, für die neben qualitativen auch quantitative Erkenntnisse wie zum Beispiel Sozialstatistiken berücksichtigt werden können.

Pflanzensoziologie und Freiraumplanung

Das von uns favorisierte Verfahren der methodisch kontrollierten Typologie ist wie erwähnt ursprünglich in der Pflanzensoziologie für ein naturwissenschaftliches Untersuchungsobjekt entwickelt worden und sekundär auf Siedlungen, also ein kulturgeschichtliches Untersuchungsobjekt, übertragen worden. In der Entwicklung der Pflanzensoziologie ging es darum, gemeinsame Vorkommen von spontan (d.h. von selbst) auftretenden Pflanzen zu identifizieren und zu unterscheiden. Braun-Blanquet fasste die seit Alexander von Humboldt gesammelten Erkenntnisse 1928 in der Pflanzensoziologie zu einer Methode zusammen, die bis heute Anwendung in der Vegetationskunde findet (Schmidthüsen 1967; Dierschke et al. 1974; Lührs 1994; Dierschke 1994). Die Methode ist auch anwendbar, wenn die Vegetation anthropogen bedingt auftritt, also z.B. durch Tritt oder Beweidung o.ä. bestimmt ist, solange sich die Pflanzen nach wie vor spontan ansiedeln[6]. Die Methode kann daher genutzt werden, um sowohl Absichten in der Grün- und Freiraumplanung sowie Freiraumpflege als auch Spuren von Handlungen der Nutzenden in Freiräumen nachzuvollziehen und pflanzensoziologisch zu beschreiben (Hülbusch 1981; Hard 1995; Knittel et al. 1994).

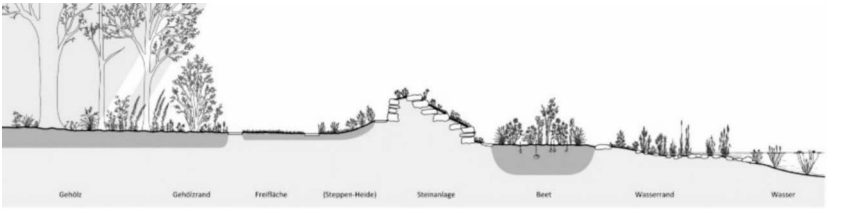
6 Für Pflanzungen, also Artenkombinationen, die nicht spontan entstanden, sondern gestalterisch angelegt wurden, benutzt Hansen (1981) den Begriff der Pflanzgemeinschaft in Differenz zum Begriff der Pflanzengesellschaft nach Braun-Blanquet (1964) und Tüxen (1970) (vgl. Körner 2009).

Diese nicht reaktive Untersuchungsmethode vermindert forschungstechnische Verzerrungen der Ergebnisse, wie sie in Interviews anfallen können (Hard 1995). Ist doch für Interviews und Gespräche mit Bewohnenden u.a. das oben benannte Problem der Bezeichnungen deutlich schwerer zu lösen als unter Fachleuten. Zum Beispiel wird der Begriff Freiraum im Alltag ganz anders verstanden als in einer planerischen Diskussion und sehr viele Tätigkeiten und Gegenstände in täglich wiederkehrenden Situationen werden nicht beachtet oder sprachlich gefasst und reflektiert. Daher wird bei Befragungen zunächst Problembewusstsein erzeugt und damit in die zu untersuchende Situation eingegriffen (Scholz 2022, Hard 1995). Beobachtungen von Handlungen im Freiraum oder deren Rückständen kommt daher besonderer Wert zu, wenn Verständnis von forschend-unbeeinflusstem Handeln im Freiraum gewonnen werden soll. Es kann aber zur Vorbeugung der Fehlinterpretationen von Spuren hilfreich sein, nachträglich oder parallel Befragungen oder (teilnehmende) Beobachtungen durchzuführen, um Erkenntnisse zu triangulieren (vgl. Hard 1995, 1998).

Vegetationsgestaltung

In der Pflanzenverwendung, die ja bewusst Vegetation an jedwedem Ort anzusiedeln trachtet, also eine klare Handlungsabsicht verfolgt, spielen die Standortbedingungen eine Rolle. Die Vegetationskunde, die diese Bedingungen untersucht, ist dort aber nie in dem Maße relevant geworden wie beispielsweise in den 1950er bis 1970er Jahren in der Land- und Forstwirtschaft. In der Vegetationskunde wurde erkannt, dass Arten über eine gewisse Standortamplitude verfügen, also über ein Spektrum an Lebensräumen, in denen sie sich behaupten können. Aber noch weniger als in der aktuellen Land- und Forstwirtschaft ist der Gartenbau an die natürlichen Standortbedingungen gebunden. Der Standort kann für die Standortanforderungen der gewünschten Pflanzen in einem gewissen Rahmen verändert oder ganz ersetzt werden; in diesem Vorgehen wird eine Manipulation (häufig Melioration genannt) des Standortes vorgenommen. Gärtner*innen haben immer versucht, die Grenzen dieser Amplitude auszudehnen, indem sie an Orten, die gerade nicht zu den bevorzugten Lebensräumen einer Art gehörten, Bedingungen schufen, die sie am Leben hielten. Sei es, dass sie den Boden bearbeiteten (lockern, wässern, düngen, Beeinflussung des pH-Wertes etc.) oder die gesamte Klimahülle veränderten (Frühbeet, Gewächshaus, Überwintern von nicht winterharten Pflanzen in geschützten Kellern o.ä.). Die Kenntnis der natürlichen Bedingungen erlaubte eine umso genauere Überwindung der natürlichen Ausbreitungsgrenzen auch in der Pflanzenverwendung.

Abb. 10: Lebensbereiche nach Hansen und Stahl (1981).



Neben der Manipulation des Standortes ergab sich in der Pflanzenverwendung als zweite Möglichkeit auch die Orientierung am Standort, also die Suche nach Pflanzen, die zu ganz bestimmten gegebenen Bedingungen passen. Diese Bedingungen müssen nicht genuin natürlich sein, aber man muss herausfinden, welchen natürlichen Standortansprüchen von Pflanzen diese Bedingungen ähneln, um dann dem Standort angemessene Pflanzen auswählen zu können. In diesem Sinne hat der durch die Pflanzensoziologie beeinflusste Richard Hansen viel Arbeit geleistet, es den Gärtner*innen zu erleichtern, dass der »rechte Platz für die rechte Staude«[7] gefunden wird (Hansen/Stahl 1981: 47; Abb. 13). Bis heute wird auf Hansens Einteilung der Lebensbereiche in der Pflanzenverwendung, insbesondere in der Staudenverwendung, Bezug genommen, indem z.B. die Hansensche Standortcodierung in den Angeboten von Staudengärtnereien vermerkt ist. Denn die Pflanzenverwendung sucht nicht nur Arten, die im Florenraum bereits vorhanden sind, also Spontanvegetation, die zum Standort passt, sondern sie bedient sich vor allem eines breiten Spektrums von aus anderen geografischen Regionen stammenden Pflanzen und Zuchtergebnissen, sodass bei Pflanzempfehlungen vorausgesetzt wird, dass die Tauglichkeit für bestimmte Bedingungen (Lebensbereiche) bereits erprobt worden ist (Hansen 1981: 47–58). Das wiederum sollen über Deutschland verteilte Sichtungsgärten leisten (Schmidt 2013; Hansen 1981: 38–42). Inzwischen werden überdies Sortimente von Pflanzen zusammen mit Substraten angeboten, zu denen sie passen (Bund Deutscher Staudengärtner 2006). Auch diese gestaltete, absichtlich zusammengestellte Vegetation kann mit der Methode der Pflanzensoziologie kartiert, also abgebildet werden (vgl. Tüxen 1955: 7; Bellin/Hülbusch 2001),[8] wenn die Codierung von Braun-Blanquet entsprechend an gepflanzte Vegetation angepasst wird. Zwar wird so keine direkte Aussage über die Standortbedingungen anhand der Vegetation ermöglicht, weil die Pflanzen den Standort nicht spontan besiedeln, aber die Kartierung kann sehr wohl als Basis eines Monitorings dazu dienen, die Bestandsentwicklung zu zeigen, also beispielsweise das Verschwinden

7 Im früheren Sprachverständnis ist mit »rechtem Platz« ein »richtiger Platz« gemeint.

8 In einem Seminar in Großstelzendorf in Österreich wurde die Methode auf Hausgemüsegärten angewandt (Bellin/Hülbusch 2001).

beabsichtigter Pflanzen und das Eindringen von spontaner Vegetation oder die Ausbreitung einzelner beabsichtigter Pflanzen zulasten anderer. Auch die sogenannte Soziabilität bzw. die Geselligkeit der Vegetation (Braun-Blanquet 1964: 41) folgt nicht natürlichen Gesetzmäßigkeiten, sondern unmittelbar dem Gestaltungswillen. Daher bietet es sich an, diesen Gestaltungs- bzw. Herstellungswillen in Anlehnung an die Braun-Blanquetsche Soziabilität zu kodieren, also beispielsweise 1 für einzelnstehend, 2 für gereiht, 3 für gruppenweise zu setzen (vgl. Bellin et al. 2001: 31). Auch hier wird ein Monitoring die weitere Entwicklung und damit Bestandsdynamik zeigen. Von der Eigendynamik der Vegetation nach Pflanzung (oder Saat) einmal abgesehen, wird vor allem die Pflege über die Entwicklung der Vegetation entscheiden und, wenn sie nachhaltig wirksam werden will, sich an der Vegetationsdynamik orientieren (vgl. Bellin-Harder 2011: 310–313).

Vegetationspflege und Bestandsentwicklung

Für eine Untersuchung von Freiräumen in Siedlungserweiterungen ist entscheidend, dass sowohl die spontane Vegetation als auch die angebaute auf Nutzungen und Pflege reagieren und damit auch zeigen, wie sich die ursprünglich gedachte Ausstattung im Laufe von Nutzung und Verwaltung (= Pflege) entwickelt. Wenn z.B. Natur im Plan natürlich anmuten soll, wird die Pflege im Laufe der Zeit dieses Versprechen einlösen müssen, es sei denn die finanziellen Mittel reichen für eine differenzierte Pflege nicht aus. Es wird sich auch zeigen, ob die Vegetation in der Bevölkerung auf breite Akzeptanz oder Ablehnung bzw. Ignoranz trifft, was wiederum zusätzlich durch Befragungen trianguliert werden könnte usw. Mit anderen Worten: Die Vegetation zeigt, wie mit ihr umgegangen, zum Teil sogar wie sie angenommen und aufgefasst wird. Pflanzensoziologische Kartierungen ermöglichen somit sowohl das Verständnis über lokale Besonderheiten als auch Hinweise zur angemessenen und nachhaltigen Vegetationspflege und -entwicklung.

Bedeutung der Freiraumplanung für die Stadtplanung

In der Bau- und Siedlungstypologie geht es darüber hinaus darum, grundsätzliche und generelle Qualitäten oder Eigenschaften von Baustruktur zu erkennen und zu benennen, unabhängig von der Frage, ob die Bauleute oder/und Architekt*innen sie intentional verfolgt oder bewusst gestaltet haben. Hier ließen sich Materialqualitäten oder Raumeigenschaften ebenso diskutieren wie das Verhalten von Personen im Raum. An diesem letzten Punkt kann die Baustrukturtypologie mit weiteren Merkmalen, in diesem Fall Nutzungsmerkmalen, derart kombiniert werden, dass Koinzidenzen sichtbar gemacht werden können. Der Forschungsverbund zur »Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte« (EVALO), der in den 2000er Jahren un-

ter anderen an der Universität Kassel angesiedelt war, hat gezeigt, dass sowohl Geschäftsnutzungen (Kuhle et al. 2004) als auch kommunikatives Freiraumverhalten (Czekaj et al. 2003) nach zuvor definierten Merkmalen erfasst und mit Freiraumtypen kontextualisiert werden können (vgl. Aronson et al. 2017; Harloff et al. 1997). Ob tatsächlich Zusammenhänge, die über Koinzidenzen hinausgehen, bewiesen werden können, hängt häufig von weiteren Untersuchungen ab (siehe oben Triangulation; vgl. Hard 1995). Zu diesen können auch Vegetationskartierungen zählen (Hülbusch et al. 1979; Bellin-Harder 2011).

Für die gärtnerische Pflanzenverwendung liegen zwar Angaben zu klimatischen Ansprüchen bestimmter Pflanzen vor, allerdings ist zu aktuellen Themen wie insbesondere dem Klimawandel über das Inzidenz-Potenzial der Siedlungsvegetation (spontaner sowie kultivierter) zum Teil sehr wenig bekannt. Untersuchungen zur Inzidenz von Pflanzenarten und Standorteigenschaften werden seit den 1920er Jahren erarbeitet (z.B. Ellenberg 1950). Jüngere Untersuchungen zum Zusammenhang von Bebauung und Klima sowie zu Bebauung und Biodiversität (Diederich et al. 2020) bestätigen zum Teil ältere Erkenntnisse (Kienast 1978; Hülbusch et al. 1979). So ist z.B. die prinzipielle Klimaabhängigkeit der Vegetation längst bekannt (Braun-Blanquet 1964: 208–243). Der besondere Gehalt einer den Zusammenhang von Bebauung und Vegetation betrachtenden Untersuchung besteht aber darin, dass auf Basis des Befundes unmittelbar über die Potenziale kleinklimabeeinflussender Verwendung von Vegetation nachgedacht werden kann. Das heißt, dass das spezifisch planerische Interesse dadurch besser zu befriedigen ist, und dass genau jener Freiraumanteil untersucht wird, der auch planerisch bearbeitet werden soll (vgl. Körner et al. 2010; Diederich et al. 2020).

Gerade aus biologischer Perspektive, die häufig bei Biodiversitäts-Fragen hinzugezogen wird, werden lediglich die belebten Anteile von Freiräumen bzw. Baustruktur betrachtet und dann, wenn überhaupt, sekundär deren Inzidenzwert für Planungsfragen hinzugezogen (z.B. Sukopp 1990; Wittig 2002). Die unbelebte Baustruktur, also die Gebäude und Bodenversiegelungen, werden selten in diese Untersuchungen miteinbezogen. Daher wird beispielsweise kaum erkannt, welche Freiraum- und mit ihnen Besitzstrukturen am stärksten zur Biodiversität in Siedlungsgebieten beitragen (siehe Diederich et al. 2020). Eigene Untersuchungen, die Freiraumtypen und Vegetationsvorkommen unmittelbar aneinanderkoppelten, konnten zeigen, dass die aktuell wegen der Verwendung von Gesteinsschottern in privaten Freiräumen viel gescholtenen Einfamilienhausgebiete nach wie vor den höchsten Diversitätsanteil beispielsweise an Gehölzen aufweisen. Darin deutet sich ein Zusammenhang zwischen sozialer Verfügung über Freiräume und Biodiversität an, der zwar naturwissenschaftlich zu beschreiben, nicht aber rein naturwissenschaftlich zu analysieren und zu erklären ist. Die Einsicht, dass kleinteiliger Privatbesitz nennenswert zur Artenvielfalt in Siedlungsgebieten beiträgt, ist vor allem deshalb interessant, weil die meisten Maßnahmen zur Förderung der Biodiversität sich auf

öffentliche Freiräume beziehen (z.B. Urban Gardening, Blühflächen). Diese Beispiele sollten hinreichend zeigen, dass die Verknüpfung von Baustruktur-Typisierungen mit weiteren, insbesondere auf die Vegetation gerichteten Untersuchungen, interessante Erkenntnisse liefern kann.

Bemerkenswert an der Untersuchung der Raumnutzungen wie auch der Vegetationsausstattung ist, dass sie wieder ein dynamisches Moment in die Gegenstandsuntersuchung und damit in die Typologie zurückholt, denn weder sind Nutzungen und Vegetation so dauerhaft stabil wie die Baustruktur selbst, noch kann von einer vollen Übereinstimmung zwischen Bauvorgabe und Bauaneignung sowie Vegetationsentwicklung ausgegangen werden (Jakobs 1963; Burckhardt/Förderer 1972; Hülbusch 1981; Hard/Pirner 1985). Obwohl auch die Stadtökologie sich auf Bedürfnisuntersuchungen und humanökologische Kriterien stützt (Endlicher 2012: 21), ist die Untersuchung der Befriedigung dieser Bedürfnisse durch Bebauung kaum vorhanden. Zum einen übernehmen diese Arbeit nachträglich Freiraumplaner*innen (z.B. Hülbusch et al. 1979; Böse 1981; Spitthöver 1982; Harenburg/Wannags 1993), zum anderen gibt es Befragungen innerhalb von Wohnungsbaugesellschaften, die sich bemühen, eine gute Kundenbindung herzustellen. Eine Bau-Freiraum-Typologie einschließlich einer Typologie der grünen Ausstattung, die Nutzungsspuren und auch Befragungen mit einbezieht, könnte hier tatsächlich (wieder)[9] Grundlage des Verständnisses und einer kritischen Diskussion von Bau-Freiraum-Formen werden (vgl. Bellin-Harder 2022). Eine Typologie nach differenzierten Merkmalen kann jedenfalls, ähnlich wie in der Pflanzensoziologie beispielsweise mit Standortuntersuchungen (vgl. Ellenberg 1950; Tüxen 1970) über Baumerkmale hinaus auch mit weiteren raumbezogenen Merkmalen arbeiten. Der Raumbezug, also die Suche nach der sozialen, wirtschaftlichen, ökologischen usw. Bedeutung von Raumstrukturen fällt im Kern in den Bereich planerischer Wissensrelevanz. Zu wissen, wo, wie und weshalb Raumstrukturen gesellschaftliche Interessen erfüllen oder ihnen nicht gerecht werden, kann dazu beitragen, Planungsqualitäten zu erklären und mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit für Planungsvorhaben zu prognostizieren. Ergebnisse unserer Pilotstudie zeigen, dass sich anhand von Planunterlagen (Entwürfen) bereits einige der in Aussicht gestellten Qualitäten sich durch baustrukturelle Analogien zu bestehenden Siedlungen beurteilen lassen (vgl. Lorberg/Bellin-Harder 2022). Die Wahrscheinlichkeit des Zutreffens von Prognosen steigt mit der quantitativen Anzahl, der qualitativen Breite an Varianten und zeitlichen Tiefe der untersuchten Bau-Freiraum-Strukturen.

9 Hier wird prinzipiell an die typologische und interpretative Arbeit der Kasseler Schule der Freiraumplanung angeknüpft.

Abb. 11: In der hier dargestellten Tabelle ist zu erkennen, dass die ermittelten Baustrukturtypen eine Übereinstimmung mit Beobachtungsergebnissen zeigen (eine evaluierende Befragung wurde nicht durchgeführt).

	Außenhaus						
	ebenerdiges Wirtschaftsgeschoß	V V V 2	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
	giebelständig	V IV IV ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	I · II ·
	seitliche Traufgasse	V II II 1	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
	Vorgarten	· · · ·	2 V 2	4 2 2 V 3 3 III	· · · · · · · ·	· · · · ·	(V)(V)(V)(1)
	Vorgartenzaun mit Pforte	· · · ·	2 V 1	· · 3 I 3 1 ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	
	Pfosten betonen Zaundurchlässe	· · · ·	2 V 2	2 1 2 V 3 2 ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
	Hausgasse mit Zaun re. u. li.	· · · ·	1 IV 2	· · 3 V · 2 ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
	Stufe zur Hausgasse	· · · ·	1 IV 1	· 1 1 · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
	vorn Rasen	· · · ·	· · ·	(4) · 2 IV 1 1 III	· · · · · · · ·	· · · · ·	V III III ·
	Grenze vorn: Hecke	· · · ·	· · ·	(2) 2 1 · 1 2 II	· · · · · · · ·	· · · · ·	· I II ·
	seitl. Hofzufahrt	· · · ·	· · ·	· · 2 · 2 · I	· · · · · · 1 ·	· · · · ·	· · · ·
	vorn grenzständig	· · V ·	· · ·	· · 1 · · · II	3 2 1 2 1 4 2 V	· · · · ·	· · · ·
	Fahrradständer vorn am Haus auf Gehweg	· · · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · 1 · · · ·	2 · IV IV 2	· · · ·
	seitl. Abstand: > 15 m	· · · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· 1 V V 2	I · I ·
	alle Seiten von vorn zugänglich	· · · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	(2) 1 V V 2	· · · ·
	seitl. (gegenüber Eingang): Abstandsgrün	· · · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· 1 V V 2	· · · ·
	seitl. (vor dem Eingang): Vorgrün	· · · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· 1 V V 2	· · · ·
	Müllcontainer-Platz vorn zur Str.	· · · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· (1) III IV 2	· · · ·
	Zugang zu Terrasse im EG	· · · ·	· · ·	· · 1 · · · ·	· · · · · · · ·	· · V · ·	III IV V 1
	Terrasse vorm Wohnzimmer	· · · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · V · ·	III IV III 1
	Terrasse nach hinten	· · · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · V · ·	V IV I ·
	häuslicher Arbeitsplatz am / vorm Haus	· · · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	II II III 1
	separate Außenbeleuchtung vorn	· · · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	I I II 1
	seitlicher Garten	· · · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · 1 ·	· · · · ·	V V V 1
	Grenze vorn: nur d. Materialwechsel lesbar	V V · 2	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	IV V IV 1
	VI. SOMMERBEOBACHTUNG						
	Passanten für beide Seiten relevant	V V IV 2	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
Nm	Spuren von Tätigkeit vorm Haus	II · · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
Nm	Kinderspiel vor dem Haus (i.d.S.)	· III · ·	· · ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
Nm	Geschäftstätigkeit vorm Haus	· III · ·	· · 1	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
M	Geschäftstätigkeit in der Straße	· · I 2	· · ·	· · · · 2 · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
Nm	vom Nachbarhaus beobachtet	I I · ·	2 I ·	· · · · · · ·	· · 1 · · · · ·	· · · I ·	· · · ·
VM	abgestellte Fahrräder am Haus/Zaun	II I · ·	· + 2	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
M	abgestellte Fahrräder auf dem Grundstück	I · · ·	· I 1	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
VM	auf dem Grundstück tätig	· I · ·	1 + 1	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
Nm	abgestellte Fahrräder am Haus/Zaun	II III · I	· I 1	· · · I · · ·	· · 1 · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
M	vom Nachbarn aus beobachtet	· I · ·	2 I ·	· · · I · · II	· · · · · · · ·	· · I I ·	· · · ·
M	i.d.S. im Gespräch (i.d.S.)	· IV I 1	2 II ·	2 · 1 I 1 1 III	· · · · · 1 · ·	· · · · ·	· · · ·
M	abgestellte Fahrräder am Haus/Zaun	II II · ·	· II 1	2 · 1 · · 1 ·	1 · 1 1 · 1 · ·	· · · · 2	· · · ·
Nm	i.d.S. ein/aus	II I I I	· III ·	4 1 2 IV 3 1 IV	2 1 1 1 1 4 · V	· · · · ·	· · · 1
Nm	Passanten: 5 - 10	· I II ·	2 III ·	3 · 2 II 3 2 I	1 · · 2 · 1 1 II	1 1 II I ·	I · · ·
Nm	Passanten: > 10	· · IV 1	· I 2	· · 1 II · 1 II	1 1 · · 1 2 1 II	· 1 I II ·	· · · ·
VM	Haus: ein/aus	I I I ·	· + ·	2 2 1 II 1 2 IV	2 1 · 2 1 1 · II	· · V V 2	II · II ·
M	Haus: ein/aus	I · I ·	· + ·	2 1 2 III 2 2 III	3 · 1 2 · 1 · III	1 · III V 2	II III II ·
VM	i.d.S. ein/aus	II I · ·	1 III ·	4 1 1 III 2 2 IV	2 2 1 2 1 1 · II	· · · · ·	I II I ·
VM	i.d.S. im Gespräch (Str.+ Vorgarten)	· · I ·	· III 2	2 · · II 3 · IV	1 1 · · 1 1 · ·	· · · · ·	· · · ·
VM	Radfahrer auf Gehweg	· · · ·	1 II ·	· · 1 I 1 · I	· 1 · · · 1 2 I	· · · · ·	· · · ·
M	Radfahrer auf Gehweg	· · · ·	1 I ·	· · 1 I · 1 I	1 · · · · · 1 I	· · · · ·	· · · ·
Nm	Radfahrer auf Gehweg	· · · ·	1 II 2	· 1 1 · 1 · I	1 1 1 1 1 · 2 I	· · · · ·	· · · ·
Nm	abgestellte Fahrräder auf Grundstück	· · · ·	· I 2	· · · I · · ·	2 · · 2 · · · ·	· · · · ·	· · · ·
Nm	i.d.S. im Gespräch (Str.+ Vorgarten)	· · · ·	· I ·	2 · · · · 1 ·	· 1 · · · 2 2 ·	· · · · ·	· · · ·
Nm	Kinderspiel auf der Straße/Gehweg	· · · ·	· I ·	· · · · · · I	· · · · 1 · · ·	· · · · ·	· · · ·
Nm	auf dem Grundstück/am Haus tätig	· · · ·	· + 1	· 1 · · 2 · I	· · · · · · · ·	· · · · ·	I I I ·
M	i.d.S. am Auto tätig	· · · ·	· II ·	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·
M	Gegenstände im Vorhof gelagert	· · · ·	· + 1	· · · · · · ·	· · · · · · · ·	· · · · ·	· · · ·

Literatur

Altrock, Uwe/Krüger, Arvid (2019): »Wiederbelebung des Leitbilds der Europäischen Stadt?«, in: RaumPlanung (204), S. 16–24.

Altrock, Uwe/Krüger, Arvid/Kunze, Ronald/Wekel, Julian (2019): »Neue Suburbanität«, in: RaumPlanung (204), S. 6–9.

Aronson, Myla FJ/Lepczyk, Christopher A./Evans, Karl L./Goddard, Mark A./Lerman, Susannah B./MacIvor, J. Scott/Nilon, Charles H./Vargo, Timothy (2017): »Biodiversity in the city: key challanges for urban green space management«, in: Frontiers in Ecology and the Environment 15(4): 189–196, https://doi.org/10.1002/fee.1480.

Bellin, Florian (1999): »Ein Stück Storkower Straße. Kartierung und freiraumplanerische Interpretation eines Straßenabschnittes«, in: Notizbuch 52 d. Kasseler Schule. S. 153–169. Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Bellin, Florian/Hülbusch, Karl Heinrich (Red.) (2001): »Der Gartenbau in vier Abtheilungen oder Die Haus-Gemüse-Wirtschaft«, Notizbuch 57 der Kasseler Schule. Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Bellin-Harder, Florian (2011): »In der Schwebe. Vegetationsdynamik und Pflegeprognostik.«, Kassel: University Press.

Bellin-Harder, Florian (2022): »Gropius und die Freiräume. Zum pädagogischen Gehalt der Freiraumplanung«, in: Feldhusen, S./Hopstedt, L. (Hg.): Bauhaus und Landschaftsarchitektur.

Bellin-Harder, Florian/Körner, Stefan/Lorberg, Frank (2019): »Wohngebäude suburbaner Großsiedlungen«, in: RaumPlanung (204), S. 33–39.

Benevolo, Leonardo (2007): Die Geschichte der Stadt, Frankfurt a.M.: Campus Verlag.

Berger, Klaus Peter/Kellner, Hansfried (1984): Für eine neue Soziologie. Ein Essay über Methode und Profession, Frankfurt a.M.: Fischer.

Bischer, Robert (2015): »Ordnung in der Vielfalt – Zur Kategorisierung von Stadtplätzen«, in: Stadt+Grün, H. 10/2015, S. 47–52.

Böse, Helmut (1981): »Die Aneignung von städtischen Freiräumen«, in: Arbeitsberichte des Fachbereichs Stadtplanung und Landschaftsplanung (Heft 22), Kassel: Eigenverlag.

Braun-Blanquet, Josias (1964): Pflanzensoziologie, 3. Aufl. Wiesbaden: Springer, https://doi.org/10.1007/978-3-7091-8110-2.

Bund Deutscher Staudengärtner (BDS) (2006): Silbersommer, https://www.bund-deutscher-staudengaertner.de/cms/staudenverwendung/mischpflanzungen/mischungen/silbersommer.php

Burckhardt, Lucius (1983/1985): »Architektur – Kunst oder Wissenschaft?«, in: ders.: Die Kinder fressen ihre Revolution, S. 75–79, Köln: Dumont.

Burckhardt, Lucius/Förderer, Walter (1972): Bauen ein Prozess, Teufen: Arthur Niggli.

Bürklin, Thorsten/Peterek, Michael (2019): Stadtbausteine, Basel: Birkhäuser, https://doi.org/10.1515/9783035613070.

Czekaj, Thomas/Stratmann, Vera/Bellin, Florian (2003): Stadt und Kommunikation: EVALO – Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte; Verbundprojekt im Forschungsprogramm »Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert« des BMBF, Teilprojekt: Städtebau, Wohnorganisation und Kommunikation, Kassel: Verbundprojekt.

Dettmar, Jörg/Drebes, Christoph/Sieber, Sandra (2020): Energetische Stadtraumtypen. Strukturelle und energetische Kennwerte von Stadträumen, Stuttgart: Fraunhofer IRB Verlag, https://doi.org/10.51202/9783738803433.

Diederich, Thorben/Komainda Niklas/Lachenicht, Nina/Mönnig, Camilla/Reek, Sonja/Stahlschmidt, Tom (2020): Das Kasseler Transsekt revisited, Projektarbeit am FB 6 Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung, Unveröff. Manuskript, Druck. Einsehbar im Dokulab des Fachbereichs 6, Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung. Kassel.

Dierschke, Hartmut (1994): Die Pflanzensoziologie, Stuttgart: Ulmer, https://doi.org/10.1002/fedr.4921060122.

Dierschke, Hartmut/Hülbusch, Karl Heinrich/Tüxen, Reinhold (1973): »Eschen-Erlen-Quellwälder am Südwestrand der Bückeberge bei Bad Eilsen, zugleich ein Beitrag zur örtlichen pflanzensoziologischen Arbeitsweise«, in: Mitteilungen der floristisch-soziologischen Arbeitsgemeinschaft 15/16. S. 153–164. Todenmann, Rinteln: Floristisch-soziologische Arbeitsgemeinschaft.

Ellenberg, Heinz (1950): Unkrautgemeinschaften als Zeiger für Klima und Boden, Landwirtschaftliche Pflanzensoziologie Bd. 1. Stuttgart: Ulmer, https://doi.org/10.1002/jpln.19500510313.

Ellenberg, Heinz (1996): Vegetation Mitteleuropas mit den Alpen, 5. Auflage. Stuttgart: Ulmer, https://doi.org/10.1111/j.1654-1103.2012.01443.x.

Endlicher, Wilfried (2012): Einführung in die Stadtökologie, Stuttgart: Ulmer, https://doi.org/10.36198/9783838536408.

Erhorn-Kluttig, Heike (2011): Energetische Quartiersplanung. Methoden – Technologien – Praxisbeispiele, Stuttgart: Fraunhofer Verlag.

Fleischmann, Philipp (2021): Was eine neue Stadt alles braucht – und wie man sie trotzdem bauen kann. Erfahrungen aus der Aspern Seestadt in Wien. pnd 1/2021: 195–205, https://www.planung-neu-denken.de/wp-content/uploads/fleischmann_pnd_1-2021_grosse_quartiere.pdf

Frenken, Petra/Kölzer, Andrea (1990): »Was hat Martha Muchow mit Astrid Lindgren zu tun«, in: Notizbuch 19 der Kasseler Schule, S. 1–104, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Gehlken, Bernd (1999): »Von gemeinen Hufen und extravaganten Blöcken«, in: Notizbuch 54 der Kasseler Schule, S. 162–170, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Gehlken, Bernd (2000): »Klassenlotterie. Die Pflanzensoziologie zwischen Vegetationskundigkeit, Formalismus und Technokratie«, in: Notizbuch 55 der Kasseler Schule, S. 259–346, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Griep, Hans-Günter (1992): Kleine Kunstgeschichte des deutschen Bürgerhauses, Darmstadt: Wissenschaft. Buchgesellschaft.

Gropius, Walter (1931): »flach-, mittel- oder hochbau«, in: Das neue Frankfurt 1931/Heft 2: 22–34.

Gropius, Walter (1934/1987): »Bilanz des neuen Bauens«, in: Probst, Hartmut/Schädlich, Christian (Hg.): Walter Gropius, Band 3: Ausgewählte Schriften, S. 152–165, Berlin: Verlag für Bauwesen.

Gropius, Walter (1955): Architektur. Frankfurt a.M.: Fischer.

Grundler, Huber/Lührs, Helmut (1993): »Straßenbegleitgrün in der Krise«, in: Notizbuch 27 der Kasseler Schule, S. 1–99, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Hamburg (2019): Masterplan Oberbillwerder, https://www.oberbillwerder-hamburg.de/?dl_id=72

Hansen, Richard/Stahl, Friedrich (1981): Die Stauden und ihre Lebensbereiche, Stuttgart: Ulmer, https://doi.org/10.1002/fedr.4910971114.

Hansmann, Wilfried (1988): Gartenkunst der Renaissance und des Barock, Köln: DuMont Verlag.

Hard, Gerhard (1995): Spuren und Spurenleser. Zur Theorie und Ästhetik des Spurenlesens in der Vegetation und anderswo, Osnabrück: Osnabrücker Hochschulstudien.

Hard, Gerhard (1998): Ruderalvegetation. Ökologie und Ethnoökologie, Ästhetik und »Schutz«, Kassel: Notizbuch 49 der Kasseler Schule. Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Hard, Gerhard/Pirner, Jürgen (1985): Stadtvegetation und Freiraumplanung. Am Beispiel der Osnabrücker Kinderspielplätze, Osnabr. Studien zur Geographie 7, Osnabrück: Osnabrücker Hochschulstudien, https://doi.org/10.14220/oszg.

Harenburg, Bernd/Mehli, Reto/Wannags, Ingeborg (1991): »Freiraumplanerische Untersuchung eines bewährten Vorbildes am Beispiel eines dysfunktionalen Freiraumes«, in: Notizbuch 23 d. Kasseler Schule, S. 175–192, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Harenburg, Bernd/Wannags, Ingeborg (1993): »Von Haustür zu Haustür. Organisationsformen und ihre Gebrauchsmerkmale«, in: Notizbuch 23 der Kasseler Schule, S. 6–123, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Harloff, Hans Joachim/Weckwerth, Helmut/Führ, Eduard/Hinding, Barbara/Lehnert, Simone/Sommer, Anette (1997): Entwicklung einer Taxonomie von Wohntypen sowie von Erhebungsinstrumenten zur Evaluation städtischer Wohnum-

welten aus der Perspektive ihrer Nutzer: Ein Forschungsprogramm, Berlin: Veröffentlichungen der technischen Universität Berlin.

Harms, Gerd/Preissing, Christa/Richtermeier, Adolf (1985): Kinder und Jugendliche in der Grosstadt, Berlin: Fortbildungsinstitut für die pädagogische Praxis.

Heinemann, Georg/Hülbusch, Karl-Heinrich/Kuttelwascher, Peter (1986): Naturschutz durch Landnutzung. Die Pflanzengesellschaften in der Wümme-Niederung im Leher Feld am nördlichen Stadtrand Bremens. Gutachten im Auftrag des Senators für Gesundheit und Umweltschutz der Hansestadt Bremen, Urbs et Regio, Bd. 40, Kassel: Gesamthochschulbibliothek.

Hennebo, Dieter (1979): Entwicklung des Stadtgrüns von der Antike bis in die Zeit des Absolutismus, Hannover: Patzer Verlag.

Hennebo, Dieter/Hoffmann, Alfred (1965): Der architektonische Garten. Renaissance und Barock, Hamburg: Broschek Verlag, https://doi.org/10.1002/fedr.4910950308.

Herlyn, Ulfert (1990): »Zur Aneignung von Raum im Lebenslauf«, in: Bertels, Lothar/Herlyn, Ulfert (Hg.): Lebenslauf und Raumerfahrung, Opladen: Leske+Budrich, https://doi.org/10.1007/978-3-322-97200-2_2

Hesse, Markus/Siedentop, Stefan (2018): Suburbanisation and Suburbanism – making Sense of Continental European Developments. Raumforschung und Raumordnung – Spatial Research and Planning, DE, 76(2), pp. 97–108, https://doi.org/10.1007/s13147-018-0526-3.

Hillje, Detlef/Reisenauer, Wolfgang (1993): »Pflanzengesellschaften in Wehlheiden«, in: Notizbuch 30 der Kasseler Schule, S. 133–156, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Hoffmann, Alfred/Hennebo, Dieter (1963): Der Landschaftsgarten, Hamburg: Broschek Verlag.

Hoffmann-Axthelm, Dieter (2011): Das Berliner Stadthaus. Geschichte und Typologie 1200 bis 2010, Berlin: DOM-publishers.

Homann, Katharina/Jäger, Anja/Spitthöver, Maria (2002): »Perspektiven und Handlungsspielräume für Freiraumkonzepte mit hohem sozialen Gebrauchswert im Mietgeschosswohnungsbau«, in: Schriftenreihe des Fachbereichs Stadtplanung Landschaftsplanung, Kassel: Eigenverlag.

Hülbusch, Inge Meta (1978): Innenhaus und Außenhaus – umbauter und sozialer Raum, Kassel: Gesamthochschule OE Architektur Stadtplanung Landschaftsplanung.

Hülbusch, Karl Heinrich (1978): »Kartierung der Vegetation in Siedlungsgebieten«, in: Tüxen, Reinhold (Hg.): Assoziationskomplexe (Sigmeten). Berichte d. Internat. Symposien d. Internat. Vereinigungf. Vegetationskunde, S. 321–362, Vaduz: Cramer.

Hülbusch, Karl Heinrich (1981): »Das wilde Grün der Städte«, in: Andritzky, Spitzer (Hg.): Grün in der Stadt, S. 191–201, Reinbek: Rowohlt.

Hülbusch, Karl Heinrich/Bäuerle, Heidbert/Hesse, Frank/Kienast, Dieter (1979): Freiraum- und landschaftsplanerische Analyse des Stadtgebietes von Schleswig, Urbs et Regio 11/1979, Kasseler Schriften zur Geographie und Planung, Kassel: Gesamthochschulbibliothek.

Hülbusch, Karl Heinrich/Hülbusch Inge Meta (1972/1990): »Freiraum an Schulen«, in: Notizbuch 19 der Kasseler Schule, S. 105–176, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Hülbusch, Katharina (1996): »Die Kinderzeichnung auf der Straße«, in: Notizbuch 39 der Kasseler Schule, S. 100–196, Kassel: AG Freiraum u. Vegetation.

Jacobs, Jane (1963): Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Braunschweig: Vieweg, https://doi.org/10.1515/9783035602128.

Jonas, Carsten (2015): Die Stadt und ihre Geschichte. Utopien und Modelle – und was aus ihnen wurde, Tübingen, Berlin: Ernst Wasmuth-Verlag.

Kienast, Dieter (1978): Die spontane Vegetation der Stadt Kassel in Abhängigkeit von bau- und stadtstrukturellen Quartierstypen, Urbs et Regio 10, Kasseler Schriften zur Geographie und Planung: Kassel: Gesamthochschulbibliothek.

Knittel, Jürgen/Hülbusch, Karl Heinrich/Wegmann; Andreas (1988/1994): »Untersuchung zum »Umgang mit ›Wildwuchs‹ auf öffentlichen Verkehrsflächen«, in: Notizbuch 34 der Kasseler Schule, S. 33–116, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Koch, Wilfried (2003): Baustilkunde, 24. Aufl. Gütersloh, München: Bertelsmann.

Körner, Stefan (2009): »Nachhaltige Pflanzenverwendung«, in: Körner, Eisel (Hg.): Landschaft in einer Kultur der Nachhaltigkeit, Bd. III. S. 152–215, Arbeitsberichte des Fachbereichs Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung der Universität Kassel Heft 168, Kassel: Eigenverlag der Universität Kassel.

Körner, Stefan/Bellin-Harder/Florian; Venne, Martin (2010): Vegetationskundliche Feldforschung auf dem Kasseler Hauptfriedhof. Eine exemplarische Untersuchung für urbane Standorte, DBU Abschlussbericht Nr. 24585–23, Kassel.

Kuhle, Dagmar/Protze, Käthe/Theiling, Christoph/Witzel, Norbert (2004): Möglichkeiten für Lebensorte und Arbeitsorte. Verbundprojekt im Forschungsprogramm ›Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert‹ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Kennz. 19 W 1070C Endbericht, Bremen: Verbundprojekt.

Lampugnani, Vittorio Magnano (2011): Die Stadt von der Neuzeit bis zum 19. Jahrhundert. Urbane Entwürfe in Europa und Nordamerika, Berlin: Wagenbach Verlag.

Lampugnani, Vittorio Magnano/Schützeleich, Rainer (2017): Die Stadt als Raumentwurf. Theorien und Projekte im Städtebau seit dem Ende des 19. Jahrhunderts, München: Deutscher Kunstverlag, https://doi.org/10.1515/9783422982444.

Lorberg, Frank (2017): »Lesbarkeit und Aneignung von Freiräumen«, in: Thomas E. Hauck/Stefanie Hennecke/Stefan Körner (Hg.): Aneignung urbaner Freiräume.

Ein Diskurs über städtischen Raum, S. 23–46, Bielefeld: transcript (Urban Studies), https://doi.org/10.1515/9783839436868-002.

Lorberg, Frank/Bellin-Harder, Florian (2022): Natur in der neuen Suburbanität, Diskussionspapier No. 03/2022, https://doi.org/10.17170/kobra-202209196869. Kassel: Online-Publikation.

Lührs, Helmut (1994): Die Vegetation als Indiz der Wirtschaftsgeschichte dargestellt am Beispiel des Wirtschaftsgrünlandes und der GrasAckerBrache, Notizbuch 32 der Kasseler Schule, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Mäckler, Christoph/Sonne, Wolfgang (Hg.) (2018): Vorne – hinten, wie wird aus Wohnhäusern Stadt? DOM publishers; Deutsches Institut für Stadtbaukunst. (Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt, Band 8), Berlin: DOM publishers.

Meckseper, Cord (1982): Kleine Kunstgeschichte der deutschen Stadt im Mittelalter, Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

Muchow, Martha/Muchow Hans Heinrich (1935/1980): Der Lebensraum des Großstadtkindes, Reprint. 2. Auflage, Bensheim: Päd. Extra Buchverlag, https://doi.org/10.4324/9781315132938-1.

Panofsky, Erwin (1989): Sinn und Deutung in der bildenden Kunst, Köln: Dumont.

Poguntke, Maya (2000): »Von Haus aus… – Straße und Haus-Plätze in Friedrichstadt«, in: Notizbuch 56 der Kasseler Schule, S. 60–194, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Polanyi, Michael (1985): Implizites Wissen, Frankfurt a.M.: Suhrkamp Verlag.

Protze, Käthe (2000): »War Walter Gropius ein Feminist? Anmerkungen zu einer verleugneten Tradition«, in: Notizbuch 56 der Kasseler Schule, S. 326–331, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Protze, Käthe/Theiling, Christoph (Hg.) (2000): Lebenswerte Stadtquartiere. Lehren aus der Stadt- und Verkehrsplanung für Städte von morgen; Gutachten, Bonn: Wirtschafts- und Sozialpolitisches For-schungs- und Beratungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Richard/Elsner, Christiane (2017): Draußen spielen, Weinheim: Beltz, Juventa, https://doi.org/10.2378/mot2019.art27d.

Rink, Dieter/Haase, Annegret (2018): Handbuch Stadtkonzepte, Opladen, Berlin, Toronto: Barbara Budrich, https://doi.org/10.36198/9783838549552.

Rosa, Hartmut (2020): Resonanz. Eine Soziologie der Weltbeziehung, Berlin: Suhrkamp Verlag.

Schmidt, Cassian (2013): Schau- und Sichtungsgarten Hermannshof, Stuttgart: Ulmer.

Schmidthüsen, Josef (1968): Allgemeine Vegetationsgeographie, Berlin: de Gruyter, https://doi.org/10.1515/9783110843613.

Scholz, Gerold 2022: »Anmerkungen zur Methode und Methodologie der Erforschung der Perspektive von Kindern«, in: Beck, Gertrud/Deckert-Peace-

man; Heike/Scholz, Gerold (Hg.): Zur Frage nach der Perspektive des Kindes, S. 77–102, Opladen, Berlin, Toronto: Barbara Budrich, https://doi.org/10.2307/j.ctv23r3gcz.7.

Siedentop, S. (2015): »Suburbane Räume unter Anpassungsdruck – Ein deutsch-amerikanischer Vergleich«, in: Jessen, J./Roost, F. (eds.): Refitting Suburbia. Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und den USA, S. 23–42, Berlin: Jovis Verlag.

Sitte, Camillo (1909/2002): Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Vermehrt um »Grossstadtgrün«, Reprint, Basel: Birkhäuser, https://doi.org/10.1007/978-3-7091-7561-3.

Sonne, Wolfgang (2018): »Thesen«, in: Christoph Mäckler/Wolfgang Sonne (Hg.): Vorne – hinten, wie wird aus Wohnhäusern Stadt? (Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt, Band 8), S. 26–35, Berlin: DOM publishers.

Sonne, Wolfgang (2019): »Thesen«, in: Christoph Mäckler/Wolfgang Sonne (Hg.): Heimat Stadtquartier, S. 58–67, Berlin: DOM publishers.

Spitthöver, Maria (1982): Freiraumansprüche und Freiraumbedarf. Zum Einfluss von Freiraumversorgung und Schichtzugehörigkeit auf die Anspruchshaltungen an innerstädtischem Freiraum, München: Minerva Publikation.

Spitthöver, Maria (2002): »Freiraumqualität statt Abstandsgrün. Bd. 1 Geschichte der Freiräume im Mietgeschosswohnungsbau«, in: Schriftenreihe des Fachbereichs Stadtplanung, Landschaftsplanung der Universität Kassel. Bd. 25, Kassel: Eigenverlag.

Steinhäuser, Urta (1990): »Planen für die Wechselfälle des Lebens«, in: Notizbuch 16 der Kasseler Schule, S. 6–78, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Stübben, Josef (1890): Der Städtebau, Reprint, Wiesbaden: Springer Verlag.

Sukopp, Herbert (Hg.) (1990): Stadtökologie. Das Beispiel Berlin, Berlin: Dietrich Reimer.

Theiling, Christoph/Bäuerle, Heidbert (1996): »Plätze in Bremen. Platz haben und Platz lassen«, in: Notizbuch 44 der Kasseler Schule, S. 1–134, Kassel: AG Freiraum und Vegetation.

Tüxen, Reinhold (1954a): »Pflanzengesellschaften und Grundwasser-Ganglinien«, in: ders. (Hg.): Angewandte Pflanzensoziologie 8, S. 64–101, Stolzenau/Weser: Zentralstelle für Vegetationskartierung, https://doi.org/10.1002/jpln.19540670212.

Tüxen, Reinhold (1954b): »Die Wasserstufenkarte und ihre Bedeutung für die nachträgliche Feststellung von Änderungen im Wasserhaushalt einer Landschaft«, in: ders. (Hg.): Angewandte Pflanzensoziologie 8, S. 30–36, Stolzenau/Weser: Zentralstelle für Vegetationskartierung, https://doi.org/10.1002/jpln.19540670212.

Tüxen, Reinhold (1955): »Vorwort des Herausgebers«, in: ders. (Hg.): Angewandte Pflanzensoziologie 11, S. 7–8, Stolzenau/Weser: Zentralstelle für Vegetationskartierung, https://doi.org/10.1002/jpln.19540670212.

Tüxen, Reinhold (1970): »Pflanzensoziologie als synthetische Wissenschaft«, in: Landbouwhogeschool te Wageningen (Hg.): Vegetationskunde als synthetische Wissenschaft, 141–159, Wageningen: Eigenverlag.

Tüxen, Reinhold (1974): Die Pflanzengesellschaften NWDeutschlands, Einleitung, 2. völlig neubearbeitete Auflage, 1. Halbband, S. 1–32, Vaduz: Cramer.

Tüxen, Reinhold/Dierschke, Hartmut/Hülbusch, Karl-Heinrich (1974): »Eschen-Erlen-Quellwälder am Südwestrand der Bückeberge bei Bad Eilsen, zugleich ein Beitrag zur örtlichen pflanzensoziologischen Arbeitsweise«, in: Mitt. flor.-soz. Arbeitsgem. NF 15/16:153-164, Todenmann/Göttingen.

Wagner, Martin (1915): Das sanitäre Grün der Städte. Ein Beitrag zur Freiflächentheorie, Berlin: Carl Heymanns Verlag.

Weber, Max (1921/1984): Soziologische Grundbegriffe, Stuttgart: Ulmer, https://doi.org/10.7788/9783412518578.91.

Wittig, Rüdiger (2002): Siedlungsvegetation, Stuttgart: Ulmer.

Wolfrum, Sophie (2015): Platzatlas. Stadträume in Europa, Basel: Birkhäuser Verlag, https://doi.org/10.1515/9783038215448.

Abbildungen

Abbildung 1: Theiling et al. (1996): Ein Beispiel zur empirisch basierten Typologie von Plätzen in Bremen.

Abbildung 2: Florian Bellin-Harder (anonymisiert) (2019): Ein Flohmarkt auf dem Bebelplatz in Kassel.

Abbildung 3: Florian Bellin-Harder (1998): Pfade auf dem Bebelplatz in Kassel.

Abbildung 4: Harenburg, Wannags (1991): Beispiele zur Kartierung der Bebauung, S. 117 (Ausschnitt)

Abbildung 5: Harenburg, Wannags (1991): Eine Gliederung der erhobenen Bebauung nach bestimmten Merkmalen, S. 56

Abbildung 6: Harenburg, Wannags (1991): Eine Übersicht zur Typologie von Wohngebäuden nach differenzierenden und charakterisierenden Merkmalen, S. 39

Abbildung 7: Frank Lorberg (2022): Kartierung von Neu-Allermöhe West. (Kartengrundlage: OpenTopoMaps)

Abbildung 8: Frank Lorberg (2022): Neuallermöhe-West, Ausschnitt mit Gebäude-Kartierung und Siedlungseinheiten (Kartengrundlage: OpenTopoMaps)

Abbildung 9: Frank Lorberg (2021): Vergleichsmatrix zu den erhobenen Baufeldern, die eine ähnlicher Bebauung aufweisen.

Abbildung 10: Frank Lorberg (2022): Lebensbereiche. Nach: Hansen 1981, S. 149, 212, 351, 521, 532

Abbildung 11: Czekaj et al. (2003): EVALO-Beobachtungs-Tabelle gekürzt, 93ff. (Original-Tabelle von Florian Bellin-Harder bisher unveröffentlicht)

Suburbia und die Postwachstums-Logik

Aussichtsreiche Erneuerungsperspektive oder gedankliche Sackgasse?

Marcus Menzl

Im Frühjahr 2021 geisterte im Vorfeld der Bundestagswahl über Wochen eine Debatte durch die Medienlandschaft, die sich um die künftige Ausweisung von Einfamilienhäusern drehte. Der Leiter des Bezirksamts Hamburg-Nord, Michael Werner-Boelz (Bündnis 90/GRÜNE), hatte angekündigt, in seinem Verantwortungsbereich in neu auszuweisenden Baugebieten keine Einfamilienhäuser mehr vorzusehen, sondern ganz auf Geschosswohnungsbau zu setzen. Er begründete dies mit den immer knapper werdenden verfügbaren Flächen im Bezirk Hamburg-Nord bei gleichzeitig anhaltend starkem Zuzug nach Hamburg.

In der Folge entfachte sich eine bundesweit hitzig geführte Debatte um das von den Grünen angeblich forcierte »Verbot von Einfamilienhäusern« (vgl. u.a. Der Spiegel, 12.02.21; Focus 16.02.21). Die Bürger*innen würden »gegängelt« und darin gehindert, sich ihren »Traum vom Eigenheim im Grünen« zu verwirklichen, der Weg in die »nach wie vor« mit Abstand beliebteste Wohnform der Deutschen würde versperrt. Die Grünen gerieten unter Druck, verwiesen auf das bundesweit beschlossene Ziel, pro Tag nur noch max. 30 ha unbebauter Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke umzuwandeln und auf den im Vergleich zwischen den Gebäudetypen beim Einfamilienhaus höheren Verbrauch an Energie und Baumaterial pro Wohneinheit.

Natürlich war diese Diskussion durch Fehlinterpretationen und Zuspitzungen bewusst herbeigeführt und parteipolitisch instrumentalisiert worden, doch sie zeigt auch, auf welch sensiblen Grund die hier praktizierte Haltung weiterhin trifft. Es sind gut begründbare, aber unpopuläre Botschaften: Der Wachstumskurs kommt an ein Ende! Individuelle Ansprüche und Lebensentwürfe müssen angepasst werden! Es bedarf neuer »Leitplanken« durch eine verantwortungsvolle Politik! Der sich an solchen Forderungen entzündende Diskurs steht exemplarisch für diverse vergleichbare Auseinandersetzungen im Kontext der Überlegungen zur Postwachstumsgesellschaft oder auch zur Postwachstumsstadt, die seit einigen Jahren kursieren (vgl. exemplarisch Lange et al. 2020, Brokow-Loga/Eckardt 2020).

Die Grundidee des Postwachstums besagt, dass in einem hinsichtlich seiner Ressourcen und Ausdehnungsmöglichkeiten begrenzten System unendliches Wachstum schlicht unmöglich ist – und dass der Zeitpunkt für ein konsequentes Umdenken angesichts der globalen Bedrohungen der fragilen ökologischen Zusammenhänge längst gekommen ist. In der Umsetzung bedeutet das unter anderem die Förderung dezentral verorteter Formen von Handwerk, Landwirtschaft und generell Produktion, damit eine Stärkung lokaler und regionaler Versorgungskreisläufe, eine massive Reduzierung von Flächenbedarfen, eine Stärkung von Gemeinwohlperspektiven, sozialen Netzwerken und Sharing-Ansätzen, die Infragestellung von Ansätzen autoorientierter Siedlungsentwicklung und die Einsparung fossiler Energie.

Um das noch weiter zu konkretisieren: In seinem Positionspapier formuliert etwa der ARL-Arbeitskreis »Postwachstumsökonomie« sehr dezidiert Handlungsnotwendigkeiten für Planung und Raumentwicklungspolitik und zeigt darin auf, dass ein grundsätzliches Umdenken und eine Neuausrichtung planerischen Handelns erforderlich sind (ARL 2021). Gefordert werden hier unter anderem eine größere Wertschätzung gemeinwohlorientierter und nicht gewinnorientierter Initiativen/Unternehmen und neue Formen der Kooperation mit ihnen (im Rahmen strategischer Überlegungen, experimenteller Formate etc.); weiterhin geht es darum, den Zielkatalog und das Indikatorensystem für Prozesse der Stadtentwicklung der veränderten Wirklichkeit anzupassen; und schließlich gilt es, eine Umkehr von der Privatisierung hin zur Rekommunalisierung von Versorgungsinfrastrukturen und Wohnraum einzuleiten (ebd.: 10–12). Angestrebt wird ein neues »Ökosystem Stadt« – doch welche Rolle kann hierin der suburbane Raum spielen?

Im suburbanen Raum treffen die genannten Zielsetzungen auf eine komplizierte Ausgangslage. Bekanntlich hat die »klassische« Suburbanisierung in Deutschland ihren Höhepunkt in den Nachkriegsjahrzehnten erlebt, etwa zwischen Mitte der 1950er Jahre und Mitte der 1980er Jahre. Die wesentlichen Kennzeichen dieser Entwicklungsphase waren die schnelle und flächenhafte Expansion der Siedlungsentwicklung in immer weiter von den Kernstädten entfernte Bereiche, die Fokussierung auf Automobilität als treibende Kraft dieses Prozesses, eine einseitige Orientierung auf den Bau von wenig verdichteten Ein- und Zweifamilienhäusern, eine prägnante soziale Selektivität bei diesen Wanderungsbewegungen, die starke Ausrichtung auf die Privatsphäre bei gleichzeitiger Vernachlässigung des Öffentlichen sowie die Entstehung von räumlich getrennten und jeweils rein monofunktional strukturierten Wohn-, Gewerbe- und Einkaufsbereichen. Im Ergebnis kann man wohl kaum zu einem anderen Fazit kommen, als diese Entwicklungen im suburbanen Raum der bundesdeutschen Metropolen als Paradebeispiel für den heute so kritisierten Wachstumskurs zu bezeichnen.

Mittlerweile sind die wachstumsskeptischen bzw. offen wachstumskritischen Stimmen durchaus auch in den suburbanen Gemeinden angekommen: Sowohl von

übergeordneten Planungsinstanzen als auch von Gemeindepolitikern und Teilen der Bevölkerung werden Schritte in Richtung einer Neuausrichtung gefordert (vgl. z.B. BBSR 2016). Die interessante Frage, die auch Gegenstand der folgenden Ausführungen sein soll, ist nun allerdings, auf welche strukturellen und normativen Widerstände eine solche Neuausrichtung in suburbanen Räumen trifft. Wie lässt sich eine jahrzehntelange Entwicklungslogik, die die suburbanen Gemeinden in jeder Hinsicht tief geprägt hat, umsteuern oder doch zumindest in veränderter Weise fortschreiben? Geht das überhaupt oder bewegt man sich hier in eine gedankliche Sackgasse? Welche strukturellen Merkmale hemmen eine Veränderung? Wer sind die Kräfte, die auf mehr oder weniger erfolgreiche Weise auf neue Akzentsetzungen in der Gemeindeentwicklung drängen?

Im Folgenden soll der Versuch unternommen werden, exemplarisch an eine Gemeinde »heranzuzoomen« und so die lokalen Herausforderungen in ihrer ganzen Komplexität sichtbar zu machen. Sicherlich weist jede Gemeinde Unterschiede auf und ist eine Verallgemeinerbarkeit der Befunde daher im Detail nicht gegeben. Die Wahl dieses exemplarischen Vorgehens folgt jedoch der Überzeugung, durch die vertiefte Betrachtung eines Beispiels Strukturmuster herausarbeiten zu können, die dabei helfen können, Entwicklungsmuster und -nöte auch anderer Gemeinden besser verstehen zu können.

Als Fallbeispiel dient Henstedt-Ulzburg, eine etwa 25 km nördlich von Hamburg gelegenen Gemeinde im Kreis Segeberg. Die Wahl auf Henstedt-Ulzburg fiel insbesondere durch die erheblichen Vorarbeiten des Autors zu dieser Gemeinde (vgl. Menzl 2007, 2011, 2017), denen empirische Aktivitäten in Henstedt-Ulzburg seit 1998 zugrunde liegen. Grundlage der beschriebenen Beispielprojekte sind Medienrecherchen und Interviews mit den beteiligten Akteuren.

Im ersten Schritt wird die Entwicklung der Gemeinde in den Nachkriegsjahrzehnten bis Mitte der 2000er Jahre analysiert und die dahinterstehende Entwicklungslogik rekonstruiert. Hieran schließt sich zweitens die detailliertere Betrachtung eines politischen Ereignisses an, das als Wendepunkt in der Ausrichtung der Gemeinde bezeichnet werden kann. Die Bemühungen um eine Neuausrichtung der Gemeindeentwicklung in den vergangenen 15 Jahren bilden den dritten Schritt der Beschäftigung mit Henstedt-Ulzburg.

Ziel dieser Betrachtungen ist es einmal, die wachstumsbedingten Prägungen, d.h. die strukturellen Charakteristika der Gemeinde und ihre Entstehungsgründe herauszuarbeiten. Daneben gilt es die Frage zu diskutieren, wie mit dem Erbe des Wachstumskurses unter veränderten Vorzeichen umgegangen werden kann. Haben die Ideen und Forderungen der Postwachstumsdiskussion das Potential, sich in suburbanen Gemeinden durchzusetzen? Auf welche Widerstände treffen sie, wo sind erste Neuausrichtungen identifizierbar und welche Perspektiven zeichnen sich für die Zukunft ab?

Vom Dorf zur Mittelstadt (ohne Stadtrecht) – Henstedt-Ulzburg als Wachstumsgemeinde

Die heute 28.788 Bewohner*innen zählende Gemeinde Henstedt-Ulzburg liegt auf der Entwicklungsachse Hamburg – Norderstedt – Kaltenkirchen. Wie der Name der Gemeinde bereits andeutet, verbirgt sich hinter »Henstedt-Ulzburg« der Zusammenschluss ehemals eigenständiger Gemeinden. Vollzogen wurde die Zusammenlegung der Gemeinden Ulzburg, Henstedt und Götzberg zu einer »Großgemeinde« am 1.1.1970. Heute ist Henstedt-Ulzburg die (nach Einwohner*innen) fünftgrößte Gemeinde der Bundesrepublik und könnte längst Stadtrechte haben, wenn dies lokalpolitisch gewollt wäre.

Die drei Dörfer Ulzburg, Henstedt und Götzberg waren bis 1945 vor allem landwirtschaftlich geprägt. Mit der Anbindung an das Bahnnetz ab 1884 setzten Entwicklungsprozesse im Bereich des Handels und des Handwerks ein, dennoch wiesen die Dörfer des heutigen Henstedt-Ulzburgs auch im Jahr 1939 lediglich eine Einwohner*innenzahl von 2.279 Personen auf. Der eigentliche Wachstumsprozess der Gemeinden begann im Laufe des Zweiten Weltkriegs mit dem Zuzug ausgebombter Hamburger*innen und ab 1945 mit der Ankunft von Flüchtlingen aus Ostpreußen und Schlesien. Die Einwohner*innenzahlen verdoppelten sich gegenüber den Zahlen von 1939 und flachten auch in den 1950er Jahren nicht mehr ab. Eine systematische Wohnungsbautätigkeit setzte allerdings erst in den 1950er Jahren wieder ein. Die eigentlich als Entlastung der zahlreichen Notunterkünfte vorgesehenen neuen Wohnungen lösten sehr bald schon neue Zuzugsströme aus Hamburg aus. Von der übergeordneten Planung wurde dieser Prozess nicht begrüßt, da das Wachstum auf die Gemeinden des späteren Norderstedts und den Achsenendpunkt Kaltenkirchen gelenkt werden sollte. Rückblickend betrachtet konnte die restriktive Haltung der übergeordneten Planung die dynamischen Wachstumsprozesse der Gemeinde nicht verhindern, allerdings beeinflusste sie diese dadurch, dass sie die Ansiedlung von Gewerbe und die Ausweisung von Geschosswohnungsbau stark begrenzte und damit die einseitige Ausrichtung der Gemeinde de facto mitprägte.

Das stärkste Wachstum der Gemeinde fand in den 1960er und 70er Jahren statt: Die Einwohner*innenzahlen verdreifachten sich in diesem Zeitraum und schnellten von 5.774 Einwohner*innen (1961) auf 18.753 (1980) hoch, prozentual betrachtet wuchs die Gemeinde um 84,4 % (1960er Jahre) bzw. 76,2 % (1970er Jahre). Danach schwächte sich das Wachstum zwar deutlich ab, blieb jedoch prägend für die Gemeinde, im Prinzip bis heute. So wuchs die Gemeinde in den 1990er Jahren noch um 17,4 %, und auch seit der Jahrtausendwende ist stets noch ein leichtes Wachstum zwischen 5 und 10 % zu konstatieren. Hinzu kam seit den 1990er Jahren und verstärkt seit der Eröffnung des direkten Autobahnanschlusses zur A7 in den 2000er Jahren der massive Ausbau der Gewerbegebiete, etwa in den letzten Jahren durch die Logistikzentren von Netto und Rewe.

Die Wachstumsprozesse in Henstedt-Ulzburg wiesen stets einen äußerst selektiven Charakter auf. Über die Ausrichtung des Wohnungsbestands auf Ein- und Zweifamilienhäuser wurden insbesondere Mittelschichtshaushalte mit durchschnittlicher bis gehobener Kaufkraft angezogen. Die Gemeinde profilierte sich damit als Standort für junge Familien, auch wenn sich das bis in die 2000er Jahre z.B. nicht in einem differenzierten und nachfrageorientierten Angebot an Kinderbetreuungsmöglichkeiten niederschlug. Entsprechend wies die Gemeinde lange Zeit (und im Kern bis heute) Strukturen auf, die von traditionellen Rollenbildern, der massiven Akzentuierung des Privaten sowie einem stark negativen Pendlersaldo geprägt waren.

Kennzeichnend für den Charakter der Gemeinde ist zudem bis heute das Fehlen eines baulich prägnanten und identitätsstiftenden Zentrums. Erst in den 1990er Jahren wurde versucht, im Ortsteil Ulzburg zentrale Funktionen zu entwickeln, doch trotz dieser Maßnahmen ist die Sphäre des Öffentlichen weiterhin wenig ausgeprägt, es fehlen attraktive Orte und dazugehörige Funktionen (Einkauf, Kultur, ein breiteres Spektrum an Gastronomie), die zur Abwicklung alltäglicher Aktivitäten und zum Verweilen einladen. Entsprechend lässt sich das Verhältnis vieler Bewohner*innen zur Gemeinde als reserviert bezeichnen – es ist in vielerlei Hinsicht komfortabel in Henstedt-Ulzburg zu wohnen, doch fällt es vielen Bewohner*innen schwer, sich mit der Gemeinde zu identifizieren. Es fehlen Spuren von Geschichte, aber auch ein authentisches Narrativ, etwas, für das die Gemeinde steht. Ein Bewohner bringt das wie folgt auf den Punkt: »Henstedt-Ulzburg ist ein Ort, in dem man gut wohnen kann, der allerdings ein geringes Prestige besitzt. Also, das kann man eigentlich niemandem erzählen, dass man in Henstedt-Ulzburg wohnt. […] Für Hamburger ist das völlig inakzeptabel« (Menzl 2007: 138).

Wie entstand das beschriebene Entwicklungsmuster der Gemeinde? Die auf immer weiteres Wachstum fokussierte Ausrichtung Henstedt-Ulzburgs ist das Resultat eines über Jahrzehnte praktizierten Governancemusters, das irgendwann so selbstverständlich wurde, dass es kaum noch hinterfragt wurde. Historisch entstanden ist dieses Governancemuster zu Beginn der 1960er Jahre: Im Januar 1962 wurde in Ulzburg der sog. »*Bürgerverein*« gegründet, der von Beginn an maßgeblich von »Neubürgern« getragen wurde und deren Integration zu einer seiner zentralen Aufgaben machte (Zelck 1996). Um die Integration zu befördern, wurde die Schaffung eines modernen Gemeinwesens angestrebt, was nur mit neuen lokalpolitischen Mehrheiten möglich schien. Bei den Kommunalwahlen 1962 trat der Bürgerverein in Wahlgemeinschaft mit der FDP an und wurde sofort zur stärksten Fraktion. Gegen den von CDU und SPD im Gemeinderat zur Wahl vorgeschlagenen bisherigen Bürgermeister gelang es dem Bürgerverein, einen eigenen Kandidaten durchzusetzen. Dieser blieb bis zu seiner Pensionierung 1988 Bürgermeister zunächst von Ulzburg und seit 1970 von der Großgemeinde Henstedt-Ulzburg (vgl. ebd.).

Die Wahl des neuen Bürgermeisters stellte eine Zäsur dar: Die Gemeindepolitik orientierte sich fortan nicht mehr primär an der Haltung vieler altansässiger Bewohner*innen, die bezogen auf den städtisch geprägten Modernisierungsprozess skeptisch waren, sondern wesentlich stärker an den Ansprüchen und Lebensstilen der Zugezogenen. Intensive Bautätigkeiten setzten ein, die Gemeinde wuchs und mit ihr die lokalen Infrastruktureinrichtungen. Bedient wurden damit durchaus auch Interessen von länger ansässigen Bewohner*innen: Die Landwirt*innen profitierten von Hof- und Landverkäufen, das Handwerk und der lokale Einzelhandel vom stark wachsenden Kundenkreis und die Vereine oder die Feuerwehr erhielten großzügig ausgebaute Anlagen und Gerätschaften. In den Jahren nach dem Kippen der lokalpolitischen Mehrheiten bildete sich somit ein Entwicklungskurs heraus, der in der Gemeinde konsensfähig war und – zumindest im lokalen Kontext – keine Verlierer hatte. Der Bürgerverein verlor folglich auch bereits wenige Jahre nach seiner Gründung seine Funktion und ging in der lokalen CDU auf, in der die Stimmen der Wachstums- und Modernisierungsskeptiker immer leiser wurden (vgl. Menzl 2007: 92).

Getragen von einer starken CDU hielt sich in den folgenden rund 50 Jahren ein gemeindliches Entwicklungs- und Steuerungsmuster, das im Wesentlichen von zwei Schlüsselakteuren getragen wurde, dem Bürgermeister und dem lokal ansässigen Bauunternehmen.

Von 1962 bis 2009 gab es in der Gemeinde nur zwei Bürgermeister. Der Politikstil, den beide Bürgermeister praktizierten, trug stark paternalistische Züge. Beide Bürgermeister zogen alle Entscheidungen an sich, wofür die Aussage des ersten Bürgermeisters charakteristisch ist: »Man kann nur erfolgreich sein, wenn man die Gemeinde als sein Eigentum betrachtet« (Menzl 2007: 386). Vergeblich kritisierte die Opposition immer wieder, dass die Gemeindevertretung nicht ernst genommen werde. Charakteristisch für die Figur des Bürgermeisters in Henstedt-Ulzburg war zugleich ein hohes Maß an Bürgernähe. Der Bürgermeister, so das Bild, nimmt sich der Sorgen der Bewohner*innen an und ist aufgrund seiner Machtfülle im Stande, kurzfristig verbindliche Entscheidungen zu treffen. Transparenz und Akzeptanz wird in diesem Modell also weniger über die formalen lokalpolitischen Instanzen hergestellt als vielmehr über die unmittelbaren Kontakte des Bürgermeisters zu den Bewohner*innen der Gemeinde. Dabei existierte ganz selbstverständlich ein hochselektives normatives Raster, das berechtigte und unberechtigte oder gänzlich abseitige Anliegen voneinander unterschied.

Der zweite für den stark wachstumsorientierten Entwicklungskurs der Gemeinde entscheidende Akteur war das in der Gemeinde ansässige Bauunternehmen.

Der aus Ostpreußen stammende Gründer des Familienunternehmens siedelte sich 1945 in Henstedt-Ulzburg an und eröffnete eine Holzhandlung. 1960 erfolgte dann die Gründung der Grundstücksgesellschaft, deren Aktivitäten sich heute auf das gesamte nördliche Umland Hamburgs verteilen. Zwischen 10 und maximal 25 Prozent der Aktivitäten des Unternehmens fanden dabei in Henstedt-Ulzburg statt (Int. 20.05.2021).

Parallel zu den geschäftlichen Aktivitäten beteiligte sich die Familie intensiv an der Entwicklung der Gemeinde Henstedt-Ulzburg – anfangs als Mitglied im Bürgerverein, dann in der CDU, zeitweilig auch als Ortsvorsitzender, aber auch bei der finanziellen und ehrenamtlichen Unterstützung von sozialen und kulturellen Aktivitäten in der Gemeinde. Der politische Einfluss des Bauunternehmens gilt vielen als Antwort darauf, wie die Grundstücksgesellschaft an all das Bauland gelangen konnte, das sie über Jahre hinweg immer wieder mit Reihen- und Doppelhäusern für die Mittelschicht bebaute; und als Erklärung für die einseitige soziale Zusammensetzung der Gemeinde, die dem Geschäftsmodell des Bauunternehmens entsprach.

2008, Beckershof: »In Henstedt-Ulzburg ist nichts mehr so, wie es einmal war…«

Die scheinbar stabile lokalpolitische Konstellation hielt bis 2008 – dann vollzog sich ein bemerkenswerter Umbruch. Der nun näher betrachtete Vorgang lässt sich im Ortsteil Ulzburg-Süd lokalisieren, einem Ortsteil mit knapp 4.000 Einwohner*innen, der erst in den Wachstumsjahren nach 1950 im Umfeld einer Bahnstation entstanden war. Wie die gesamte Gemeinde weist der Ortsteil eine hohe soziale, bauliche und (in den einzelnen Bauabschnitten) auch lebenszyklische Homogenität auf; mehr oder weniger stark standardisiert gebaute Formen von Eigenheimen dominieren das Erscheinungsbild. Da sich die Siedlungsentwicklung dieses Ortsteils bis dahin ausschließlich östlich der Bahnstation vollzogen hatte und sich die Flächen westlich der Bahnstation noch komplett in landwirtschaftlicher Nutzung befanden, lag die planerische Überlegung nahe, hier Flächen für Wohnungsbau auszuweisen und den Ortsteil zu erweitern. Diese schon lange bestehende Idee wurde im Jahre 2000 mit der Beauftragung erster Vorplanungen in Angriff genommen. Der neue Ortsteil Beckershof sollte Platz bieten für 3.500-5.000 Bewohner*innen und sich auf eine Fläche von 56 ha erstrecken.

Abb. 1: Luftbild des Ortsteils Ulzburg Süd mit der Lage des geplanten Ortsteils Beckershof

Aus Sicht des Bürgermeisters war die Ausweisung einer großen Ortserweiterung alternativlos: Es gehe darum, eine schrittweise »Vergreisung« der Gemeinde und damit verbunden eine Unterauslastung der bestehenden (familienbezogenen) Infrastruktur zu vermeiden, die drohe, wenn man nicht attraktive und zeitgemäße Wohnangebote für junge Familien entwickle. Alternativen wie eine verstärkte Innenverdichtung und kleinere Arrondierungen des Siedlungsgebietes seien häufig nicht marktgängig und oft konflikthaft, weil Bewohner*innen die noch bestehenden innerörtlichen Freiflächen gegen eine Bebauung verteidigen würden. Zudem sei der neue Ortsteil mit erheblichen Entwicklungschancen gerade für Ulzburg-Süd verbunden, da so die lange geforderte Umgehungsstraße realisiert werden könne und die kritische Masse an Bewohner*innen erreicht werde, um ein eigenes Zentrum mit Einkaufsmöglichkeiten zu schaffen.

In den folgenden Jahren wurde das Projekt schrittweise konkretisiert; u.a. fand ein städtebaulicher Ideenwettbewerb statt, und es gab – für die Standards in Henstedt-Ulzburg – intensive Formen der Bürgerbeteiligung (Informationsveranstaltungen, Zukunftswerkstätten, Sitzungen der lokalen »Agenda 21«-Gruppe). Das Projekt, das nun unter dem Titel »Ortsteil der Zukunft – Beckershof« firmierte, wurde von der Landesplanung ausdrücklich begrüßt (Lage auf der Entwicklungsachse, Verdichtung um eine Bahnstation herum) und in der Folge mit Zielsetzungen weiter aufgeladen (es wurde zum Modellprojekt der Metropolregion Hamburg für nachhaltige, flächen- und kostensparende Gemeindeentwicklung und zum Pilotprojekt für Energieeinsparungskonzepte und naturnahes Wohnen). Alle Parteien in der Gemeindevertretung (CDU, SPD, FDP, WHU) standen hinter dem Projekt, auch die WHU, die in der Ortserweiterung die Chance sah, ihre Vorstellungen

einer nachhaltigen Gemeindeentwicklung umzusetzen und sich entsprechend zu profilieren.

Die 1989 gegründete WHU (Wählervereinigung Henstedt-Ulzburg für Bürgermitbestimmung) tritt für mehr Bürgernähe, langsameres und nachhaltigeres Wachstum sowie eine stärkere Fokussierung von Familienpolitik und anderen sozialen Aktivitäten ein. Zwar gelang es der Partei, die Stimmen der irgendwie unzufriedenen Gemeindebewohner*innen auf sich zu vereinen und damit einige Sitze in der Gemeindevertretung zu erringen, doch blieb der Kreis der aktiv in der Partei Mitarbeitenden stets sehr klein. Das strategische Ziel der WHU war es, den Handlungsspielraum des Bürgermeisters einzuengen und ihn mit Hilfe von Instrumenten wie einer Agenda 21-Gruppe, Zukunftswerkstätten oder eines Gemeinde-Leitbilds auf Zielsetzungen einer nachhaltigen Gemeindeentwicklung zu verpflichten.

Im Spätherbst 2007 wurde der Strukturplan für den neuen Ortsteil in der Gemeindevertretung diskutiert und verabschiedet. In diesem Moment realisierten einige Bewohner*innen Ulzburg-Süds erstmals, dass mit der Ortserweiterung negative Effekte auf ihre Wohn- und Lebenssituation sowie den Wert ihres Wohneigentums verbunden sein könnten. Besonders verärgert zeigten sich die Bewohner*innen, die künftig im Kreuzungsbereich der gegenwärtigen Hauptstraße Ulzburg-Süds und der neu zu errichtenden Erschließungsstraße des Ortsteils Beckershof wohnen würden. Anfang 2008 kam es zu ersten Treffen, man begann, die Nachbar:innen für die Planungen zu sensibilisieren und beschloss die Gründung einer Bürgerinitiative, die sich zu diesem Zeitpunkt gegen die geplante Verkehrsführung, jedoch noch nicht gegen die Ortserweiterung insgesamt richtete.

Der Bürgermeister und seine Verwaltung luden die neu gegründete Initiative zu einer Anhörung ins Rathaus ein und boten die Verlegung der Straße um einige Meter, nicht jedoch eine alternative Verkehrsführung an. Dies veranlasste die Initiative, das Projekt grundsätzlich abzulehnen und den Weg über die Öffentlichkeit zu wählen. Zu einem Informationsabend der Initiative im Bürgerhaus erschienen etwa 130 Personen, überwiegend, aber nicht ausschließlich Bewohner*innen aus Ulzburg-Süd sowie Vertreter*innen der Medien und aller politischer Parteien.

Wie begründete die Initiative die Ablehnung des neuen Ortsteils? Relativ unverblümt wurden die belastenden Effekte der Zufahrtsstraße ins Gebiet benannt, die für die Anlieger*innen am Westrand Ulzburg Süds zu erwarten seien. Allerdings wurden auch negative Effekte für Bewohner*innen anderer Ortsteile ins Feld geführt: Durch das »Zupflastern der Natur« gingen Freiflächen verloren, die vorhandene Infrastruktur der Gemeinde (Straßen, Kitas, Schule) werde zusätzlich belastet, die Vielzahl an Neubauten führe zu einem tendenziellen Wertverlust nicht nur der Häuser im Umfeld der neuen Straße, sondern in der gesamten Gemeinde. Als Lösungsangebot wird der Verzicht auf das »Großprojekt« Beckershof und generell größere neue Ortsteile gefordert. Es gehe durch Planungen dieser Art vieles verloren

(Waldkindergarten, Naherholungsgebiete, »vorbeirasende Autos statt zwitschernder Vögel«), zudem steige durch die Zahl und Dichte der Verkehrsteilnehmer*innen in der Gemeinde auch die Unfallgefahr.

Die nur wenige Monate vor der Kommunalwahl erfolgte Gründung der Initiative bewirkte einen bemerkenswerten und für den weiteren Erfolg der Bewegung entscheidenden Effekt: Die WHU, bislang Unterstützerin von Beckershof, entschied sich, ihre Haltung zum Projekt Beckershof komplett zu revidieren und forderte die vollständige Einstellung aller Planungen. Ihren Meinungswandel begründete die Wählergemeinschaft damit, dass sich gute Kommunalpolitik auch daran zeige, dass man die Bedenken vieler Bürger ernst nehme. Dieser ohne Frage sehr stark wahltaktisch begründete Schachzug hatte weitreichende Konsequenzen. Aus dem sehr lokalen wurde plötzlich ein grundsätzliches Thema, das exemplarisch den Entwicklungspfad der Gemeinde und die Strukturen der lokalen Entscheidungsprozesse thematisierte.

Die von der Bürgerinitiative und der WHU gestartete Kampagne hatte eine klare zeitliche Perspektive, die Kommunalwahlen am 25. Mai 2008. Mit Hilfe einiger kleinerer medialer Inszenierungen (Übergabe einer Unterschriftenliste an den Bürgermeister, öffentliches Interview mit einem Fernsehsender) und vieler individueller Bürgergespräche gelang es, die Stimmung in der Gemeinde so stark zu beeinflussen, dass auch die lokale SPD noch vor der Wahl vom Projekt Beckershof abrückte – allerdings ohne davon bei der Wahl profitieren zu können.

Die Kommunalwahl erbrachte erdrutschartige Verschiebungen. Die CDU büßte einen Stimmenanteil von 21,75 % ein und verlor damit nicht nur ihre absolute Mehrheit, sondern auch den langjährigen Status, die stärkste Partei in der Gemeindevertretung zu sein. Der große Gewinner war die WHU, deren Stimmenanteil von 14,82 % auf 34,85 % kletterte. In der Analyse des Wahlergebnisses waren sich – trotz der Tatsache, dass ein Erstarken von Wählervereinigungen auch in anderen Gemeinden zu beobachten war – alle Beteiligten einig: Die Beckershof-Kampagne in den letzten drei Monaten vor dem Wahltermin hatte die Wahl entschieden. Bereits am Tag nach der Wahl verkündete der Bürgermeister dann auch das Aus für Beckershof, die Planungen würden nicht weiterverfolgt, sondern endgültig eingestellt.

»In Henstedt-Ulzburg ist nichts mehr so wie es einmal war« – so bewertete die Norderstedter Zeitung (27.05.2008) den Erfolg der Kampagne. Und in der Tat war es innerhalb weniger Monate gelungen, scheinbar unumstößliche Entscheidungsabläufe und damit über Jahrzehnte eingespielte Machtkonstellationen grundlegend in Frage zu stellen.

Das Erbe der Wachstumsjahre I: Neue Konstellationen in der Gemeindepolitik

Wie ging es in Henstedt-Ulzburg nach 2008 weiter? Welche langfristigen Folgen hatte die beschriebene Kommunalwahl für das Selbstverständnis und die Ausrichtung der Gemeinde? Und wie gut gelingt es ihr, neue Wege der Entwicklung einzuschlagen?

Nachdem über Jahrzehnte hinweg die CDU die Gemeindevertretung dominiert hatte, haben sich die Mehrheitsverhältnisse seither verschoben. Die WHU wurde 2008 stärkste Fraktion, spaltete sich kurz darauf jedoch in zwei Fraktionen auf (WHU und BFB, Bürger für Bürger). Das gleiche Muster wiederholte sich 2019, als sich die WHU-Fraktion erneut halbierte und einige der WHU-Gemeindevertreter einen Ortsverband der Grünen gründeten. So kommt es zu der Konstellation, dass in der aktuellen Gemeindevertretung die CDU mit 9 Vertreter*innen zwar de facto die stärkste Fraktion stellt (SPD mit 6, FDP mit 3 Vertreter*innen), die sich politisch nahestehenden Vertretungen von WHU, BFB und Grüne mit je 5 Abgeordneten jedoch sehr starken Einfluss auf die Gemeindepolitik nehmen. Das führt zu einer vielstimmigen und deutlich offeneren Diskussion um die Ausrichtung der Gemeinde, aber auch zu einem Verlust der früheren Eindeutigkeit: In wechselnden Mehrheiten ringen die Vertreter:innen klassischer und »neuer« Fraktionen um die Zukunft von Henstedt-Ulzburg – und die Zerrissenheit der Gemeindevertretung spiegelt natürlich auch unterschiedliche Perspektiven in der Bewohnerschaft wider.

Auch im Amt des Bürgermeisters ist die vormalige Kontinuität verloren gegangen. Nachdem der Amtsinhaber 2009 in das Innenministerium nach Kiel gewechselt war, gab es zwei längere Vakanzen von jeweils rund neun Monaten und drei parteilose Nachfolger*innen, die einen Bezug zu Henstedt-Ulzburg erst schrittweise aufbauen mussten.

Der dritte prägende Baustein der Wachstumsjahre war das lokal ansässige Bauunternehmen. Das Unternehmen wird heute von Teilen der lokalen Öffentlichkeit extrem kritisch gesehen, gilt als Inbegriff einer enthemmten Expansionspolitik, die allein unternehmerischem Kalkül folgte und einen zweifelhaften Mehrwert für das Gemeinwohl hatte. Auch der Firmeninhaber selbst räumt ein, dass Henstedt-Ulzburg für das Unternehmen heute »verbrannte Erde« sei, sie sich lange Zeit einfach zu breit gemacht hatten und sich heute aufgrund der äußerst geringen Erfolgsaussichten gar nicht mehr erst um Grundstücke bemühen müssen (Int. 20.05.2021).

2008 war jedoch nicht nur das Machtdreieck aus Bürgermeister, Bauunternehmen und lokaler CDU ins Rutschen geraten, sondern auch das Selbstverständnis der Gemeinde. Die scheinbar unveränderbaren normativen Grundausrichtungen der Gemeindepolitik wurden plötzlich offensiv in Frage gestellt. Eine sensibilisierte Öffentlichkeit, die plötzlich erkannte, dass sie sich aktiv zu Wort melden und die Gemeindeentwicklung mitgestalten kann, führte zur Diskussion neuer Zielsetzungen

(Innenentwicklung, differenzierteres Wohnungsangebot), eines anderen Umgangs mit Investor*innen (höhere Ansprüche, Definition von Zielen der Gemeinde) und einer Prioritätenverschiebung bezüglich der Gemeindeentwicklung (Konsolidierung statt Wachstum). Die Einflussnahme geschah dabei nicht nur durch die Entstehung neuer politischer Gruppierungen und generell eine wachsamere und auch aktivere Begleitung der offiziellen Gemeindepolitik, sondern ebenso durch intensive Kommentierungen in den 2011 gegründeten digitalen »Henstedt-Ulzburger Nachrichten« sowie durch öffentliche Debatten zu lokal und temporär auftauchenden Themen (wie z.B. Ulzburg-Center, Beckersbergring usw.).

Das Erbe der Wachstumsjahre II: Dominanz bestehender Strukturen

Das 2008 zunächst entstandene Machtvakuum kann durchaus als große Chance interpretiert werden, vermeintliche Gewissheiten zu hinterfragen und neue Akzente zu setzen. Zugleich konnte man in den vergangenen Jahren jedoch auch sehen, wie stark die Faktizität der in Henstedt-Ulzburg über Jahrzehnte gewachsenen Strukturen ist und wie sehr dadurch Handlungsspielräume beschnitten werden. Das soll im Folgenden an drei Parametern (Eigentümerstruktur, Gebäudebestand und -belegung, Mobilitätsmuster) veranschaulicht werden (die Daten stützen sich auf die Analysen im Rahmen des IGEK 2019 und der dazugehörigen Vorstudien):

In Henstedt-Ulzburg befinden sich 90 % aller Wohnungen und mehr als 96 % aller Wohngebäude im Besitz von Privatpersonen, überwiegend privater Kleinbesitzer (Abb. 2). Dagegen befinden sich nur 0,3 % der Wohnungen in kommunalem Bestand, sodass unmittelbare Steuerungsmöglichkeiten für die Kommune auf dieser Ebene nicht gegeben sind.

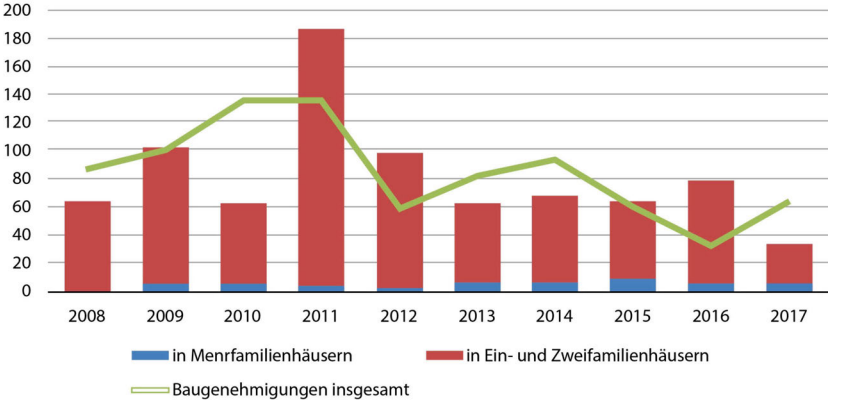
Abb. 2: Eigentümerverteilung des Wohnungsbestands in Henstedt-Ulzburg

Eigentümer*in	Anzahl Wohnungen	Prozentualer Anteil
Gemeinschaft von Wohnungseigentümer* innen	2.411	19,9 %
Privatperson(en)	8.566	70,7 %
Wohnungsgenossenschaft	126	1,0 %
Kommune oder kommunales Wohnungsunternehmen	41	0,3 %
Privatwirtschaftliches Wohnungsunternehmen	955	7,9 %
Bund oder Land	22	–
Organisation ohne Erwerbszweck	3	–

Ein zweiter die Handlungsmöglichkeiten prägender Faktor ist die Gebäudestruktur. Von den 12.773 Wohneinheiten entfallen etwa 63 % auf Ein- und Zweifamilienhäuser und nur rund 37 % auf Mehrfamilienhäuser, d.h. Gebäude mit mindestens drei Wohneinheiten. Darüber hinaus leben in jedem zweiten Wohngebäude in der Gemeinde (und damit in mehr als 4.000 Häusern) maximal zwei Personen, davon in rund 1.000 Häusern nur eine Person. Generell ist in den letzten zehn Jahren ein starker Anstieg an Ein- und Zwei-Personen-Haushalten zu verzeichnen, nur noch 28 % der Haushalte weisen drei oder mehr Personen auf. Hierin drückt sich natürlich auch die demographische Struktur der Gemeinde aus, die (wie vielerorts) deutliche Verschiebungen zu Gunsten der älteren Altersgruppen aufweist (insbesondere der Gruppe 70 Jahre und älter). Diese Prozesse verdichten sich in bestimmten Ortsteilen und Siedlungen, die in den Nachkriegsjahrzehnten von jungen Familien bezogen worden waren und jetzt eine starke Konzentration älterer Bewohner*innen aufweisen.

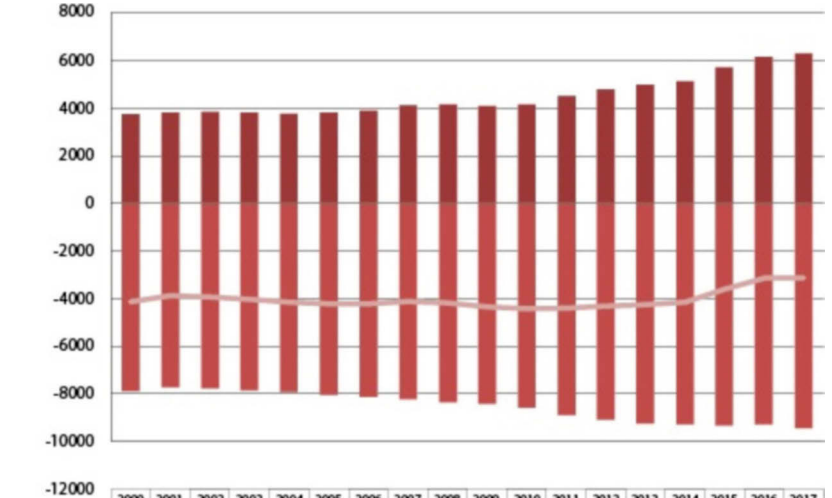
Rund 36 % der Wohngebäude in der Gemeinde stammen aus der Zeit von 1949–78, insofern gibt es hier einen erheblichen Handlungsbedarf. Der oftmals in zentralen Lagen auftretende Erneuerungsbedarf (»Donut-Effekt«), führt allerdings bislang nur selten zur Umwandlung von Ein- und Zweifamilienhäusern in Mehrfamilienhäuser. Die bauliche Entwicklung der letzten Jahre wird vielmehr vom Ersatzneubau geprägt, d.h. nicht mehr wirtschaftlich erhaltenswerte Einfamilienhäuser werden vereinzelt (nicht quartiersweise) durch Neubauten ersetzt. Dabei dominierte im Jahrzehnt von 2008 bis 2017 weiterhin in massiver Weise der Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern (990 WE) gegenüber Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern (lediglich 43).

Abb. 3: Baugenehmigungen und Fertigstellungen 2008–2017



Ein dritter die Grundstruktur Henstedt-Ulzburgs wesentlich prägender Faktor ist die Pendelverflechtung. Der Abb. 4 ist zu entnehmen, dass in den letzten Jahren das negative Pendlersaldo zwar leicht reduziert werden konnte, doch liegt das an der starken Zunahme der Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort (um 19 % zwischen 2013 und 2017) und damit auch der Einpendler infolge des Ausbaus des Gewerbegebietes. Betrachtet man nur die Zahl der Auspendler, so ist ein weiterer nicht unerheblicher Anstieg zu verzeichnen. Möglicherweise ist dieser Anstieg auf die zunehmende Erwerbstätigkeit der Frauen zurückzuführen, die das Rollenmodell der Hausfrau auch in Henstedt-Ulzburg vom Regel- zum Sonderfall werden lässt. Die Ausdifferenzierung der Arbeitsmärkte führt zudem dazu, dass die in Henstedt-Ulzburg entstehenden Arbeitsplätze möglicherweise nicht die Beschäftigtenprofile erfordern, die seitens der Bewohnerschaft der Gemeinde nachgefragt werden, sodass es (wie in vielen suburbanen Gemeinden mit großen Gewerbegebieten) zu einem zeitgleichen Anstieg von Ein- und Auspendlern kommt.

Abb. 4: Pendlerzahlen Henstedt-Ulzburg 2000–2017

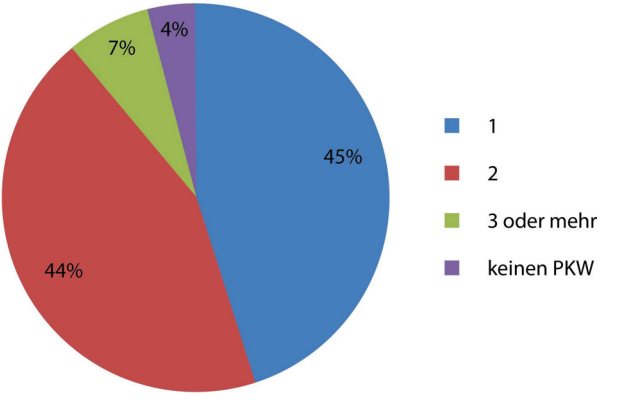


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Auspendler	-7951	-7763	-7827	7882	-7988	-8072	-8154	-8286	-8393	-8482	-8642	-8954	-9144	-9281	-9323	-9366	-9324	9509
Einpendler	3797	3867	3892	3857	3817	3868	3940	4165	4211	4133	4211	4554	4834	5027	5172	5753	6192	6343
Saldo	-4154	-3896	-3935	4025	-4171	-4204	-4214	-4121	-4184	-4349	-4431	-4400	-4310	-4254	-4151	-3613	-3132	3166

Trotz des Angebots der schienengebundenen AKN-Bahn in der Gemeinde liegt besonders der Anteil der Einwohner*innen, die für ihren Weg zur Arbeit den MIV benutzen, mit hohen 78 % noch über dem allgemeinen Durchschnitt der Einwohner*innen der Metropolregion Hamburg und des Bundesvergleichs. Und auch die Anzahl der PKW pro Haushalt unterstreicht die starke Ausrichtung auf den eigenen

PKW. Die monofunktional ausgerichtete Siedlungsstruktur der Gemeinde mit reinen Wohngebieten und räumlich deutlich distanzierten Gewerbegebieten, in denen sich auch substanzielle Anteile des Einzelhandels niedergelassen haben, unterstützt die in der Gemeinde dominierende Aufteilung des Modal Splits.

Abb. 5: Anzahl der PKW pro Haushalt in Henstedt-Ulzburg



(Quelle: IGEK 2019)

Die bestehenden Strukturen der Gemeinde engen den Spielraum für Veränderungen spürbar ein. Eingangs erwähnte Zielsetzungen wie die Rekommunalisierung von Wohnraum oder eine Stärkung gemeinwohlorientierter Initiativen mögen theoretisch plausibel sein, sind praktisch jedoch kaum umsetzbar. Insgesamt scheint es wenig Chancen zu geben, signifikante Impulse einer Neuausrichtung zu setzen, eine davon wird im Folgenden dargestellt.

2019, Beckersbergring: Verhinderte Neuausrichtung?

Im Ortsteil Ulzburg wurde 1960 die aus 116 Reihenhäusern bestehende »*Beckersbergring-Siedlung*« fertig gestellt und überwiegend von Neubürger*innen aus Hamburg bezogen. Die Siedlung liegt in zentraler Lage, d.h. in unmittelbarer Nachbarschaft zum Rathaus und der AKN-Station von Henstedt-Ulzburg. Die einzelnen Häuser weisen zumeist eine vergleichsweise geringe Wohnfläche auf (70–80 m²), dafür aber große Gärten mit zum Teil rund 400 m². Nach über 50 Jahren Nutzung wiesen viele Häuser in den 2010er Jahren deutliche Spuren von Verschleiß und Abnutzung auf. Sie galten als energetisch überholt, nicht mehr zeitgemäß und »überaltert«. Eine Besonderheit der Siedlung bestand darin, dass sich die Häuser in der Hand ei-

nes Eigentümers befinden, zuletzt einer Versorgungskasse aus Wiesbaden, und als Mietwohnungen angeboten wurden. Bewohnt wurden diese Häuser zum Teil noch von Erstmieter*innen, zum Teil standen sie aber auch leer, da die verfügbare Wohnfläche und die Grundrisse nur noch eingeschränkt marktgängig waren und insbesondere die ursprüngliche Zielgruppe der jungen Familien nicht mehr ansprachen. Größter Mieter war zuletzt die Gemeinde Henstedt-Ulzburg, die 35 Wohnungen angemietet hatte und zur Unterbringung von Geflüchteten nutzte.

Abb. 6: Beckersbergring-Siedlung in Henstedt-Ulzburg

In einer Gemeinde, deren Eigentumsstrukturen so kleinteilig untergliedert sind wie in Henstedt-Ulzburg, ist die beschriebene Siedlung (zentrale Lage, Sanierungsstau und vor allem nur ein Eigentümer) ohne Frage ein Glücksfall, um eine quartiersbezogene Nachverdichtung anzustreben und mit einer anspruchsvollen Innenentwicklung dem »Donut-Effekt« entgegen zu treten. Insofern begrüßte und ermutigte die Gemeinde die Pläne des Eigentümers ausdrücklich, die Siedlung abzureißen und durch einen verdichteten Neubau zu ersetzen. Geplant war ein Neubaukomplex mit vier- bis sechsgeschossigen Gebäuden, die 225 Wohnungen in unterschiedlichen Größen, teilweise im geförderten Segment sowie eine Tiefgarage und eine Kita enthalten.

Auch wenn zwischen der Gemeinde und dem Eigentümer im Grundsatz Konsens bestand über das Vorhaben, gestalteten sich die Gespräche im Detail kompliziert. Aus der Gemeindevertretung kamen weitreichende Ansprüche, es ging um den Anteil an Sozialwohnungen, um die Übernahme der Erschließungskosten, um den Stellplatzschlüssel und auch um die architektonische Gestaltung der geplanten Neubauten. Orientiert an Standards, die aus großstädtischen Pilotprojekten und

der Literatur bekannt sind, wurden die Gespräche seitens der Gemeinde selbstbewusst geführt, was den Eigentümer zunehmend irritierte.

Hinzu kam, dass die verbliebenen Bewohner*innen der Beckersberg-Siedlung sich gleich nach Bekanntwerden der Abrisspläne 2015 zu einer Bürgerinitiative zusammenschlossen (»Hände weg vom Beckersbergring«). Ihre Forderung war es, die Siedlung zu erhalten und endlich zu sanieren. Die zum Teil schon seit über 40 Jahren dort lebenden Bewohner*innen in hohem Alter wollten nicht noch einmal umziehen müssen und brachten ihre persönliche Situation als soziale Härte in die öffentliche Debatte ein. Die Verhandlungen zogen sich über mehrere Jahre hin. Vier Jahre nach Gründung der Initiative verlor der Eigentümer dann die Geduld und setzte sein lange als Drohkulisse verstandenes Alternativszenario um: Er begann damit, die Häuser einzeln zu verkaufen. In der Gemeinde begann ein Streit um die »Schuldfrage«, CDU und FDP kritisierten die hohen Barrieren, die Investoren in den Weg gestellt werden, und warfen dem Bürgermeister, WHU, BFB und Grünen vor, sich nicht intensiv genug um die Realisierung bemüht zu haben. Der Bürgermeister wiederum kritisierte den Eigentümer, der sich wenig bewegt und z.B. nur einem Anteil von 6 % Sozialwohnungen zugestimmt habe (vgl. Kieler Nachrichten 7.05.2019).

Das Beispiel zeigt in anschaulicher Weise zweierlei: Die Umsetzung planerischer Zielsetzungen der Innenentwicklung ist erstens oftmals hochgradig kompliziert. Der Bürgermeister erklärte per Pressemitteilung:

> »So schön es auch sein mag, diese Reihenhaussiedlung mit starken Grünzügen im Ortskern zu erhalten, so wurde doch eine große Chance vertan, eine notwendige Quartiersentwicklung voranzubringen, bei der insbesondere die Bedarfe von älteren wie auch gering verdienenden Menschen berücksichtigt worden wären. Geförderter Wohnungsbau, kleine Wohneinheiten, eine Kindertagesstätte sowie die Lösung des Parkraumproblems mittels einer Tiefgarage hätten Ulzburg als Zentrum der Gemeinde gutgetan.« (Gemeinde Henstedt-Ulzburg, 2019).

Selbst wenn Bürgermeister, Verwaltung und Gemeindepolitik scheinbar all das, was in der Fachwelt diskutiert und gefordert wird, sorgsam umsetzen, können sie am Ende scheitern. Deutlich wird hier das Auseinanderfallen von Wissensarten: Das Wissen der Lehrbücher, Best-Practice-Konferenzen und Expertengutachten ist sicher gut durchdacht und argumentiert – doch ob es sich im oft vertrackten Alltag der Gemeindeentwicklung bewährt, ist eine andere Frage. Möglicherweise müssen hier andere Typen von Erfahrungswissen entwickelt und weitergegeben werden, die Politik und Verwaltung die Transferleistung auf den eigenen lokalen Fall leichter machen.

Der zweite Punkt betrifft den Zielkonflikt, in dem sich Parteien wie WHU, BFB und Grüne immer wieder befinden. Sie treten einerseits für verdichtete Innenentwicklungsprozesse, soziale Wohnraumförderung und energetisch hochwertige Ge-

bäudestandards ein – und befürworten damit den Abriss der Beckersbergsiedlung. Zugleich sehen sie sich jedoch als Anwalt der normalen Leute, in diesem Fall der langjährigen Bewohner*innen der Siedlung – und solidarisieren sich daher mit Forderungen nach dem Erhalt der Siedlung. So beantragten WHU und Grüne kurz nach den gescheiterten Verhandlungen eine Erhaltungssatzung für den Beckersbergring: »Diese kleine Gartenstadt soll in ihren Grundstrukturen nicht verändert werden«, so der Fraktionschef der Grünen, »wir wollen die Siedlung und deren Mieter vor Spekulationen und Unsicherheiten über die Zukunft der Anlage schützen.« (Hamburger Abendblatt, 11.04.2019)

Die Haltung speziell der WHU in den beiden betrachteten Fällen Beckershof und Beckersbergring ähnelt sich in der Tat auf frappierende Weise: Sie treiben planerische Entwicklungen voran, geraten angesichts lokaler Proteste dann jedoch ins Zweifeln und rücken zunehmend von dem selbst angeschobenen Projekt ab. Der Vorwurf eines fehlenden Rückgrats liegt da sicherlich nahe, greift so pauschal formuliert jedoch trotzdem zu kurz, da ein sensibles Eingehen auf Zusammenhänge, die man zunächst vielleicht nicht angemessen gewichtet hat, ja durchaus auch Teil einer nachhaltigen und sozial ausgewogenen Form der Stadtentwicklung ist. Die schwierig (und von außen wohl gar nicht) zu beantwortende Frage ist daher, wie die beteiligten Akteure, etwa der Bürgermeister und die WHU, die beschriebenen Dilemmata besser hätten auflösen können.

Fazit

Suburbane Gemeinden stehen heute vor einer Entwicklungs- und Transformationsaufgabe von riesigem Ausmaß. Auf quantitatives Wachstum zu setzen, ist kaum noch möglich: Es wird immer schwieriger, geeignetes Bauland zu finden und auszuweisen, die gemeindeinterne Kritik wächst und auch die traditionelle Kernzielgruppe der jungen Familien fokussiert sich weniger selbstverständlich auf ein stadtnahes Eigenheim im Grünen, da die Konkurrenz um Familien zwischen Standorten der inneren Stadt (vgl. Osterhage/Kaup 2012, Scholich 2019), ländlichen Regionen (vgl. Berlin-Institut 2022) und suburbanen Räumen seit den 2000er Jahren trotz aller Schwankungen (Rink et al. 2021) deutlich zugenommen hat. Die Entscheidungsprozesse der Haushalte differenzieren sich in unübersichtlicher Weise aus, das Spektrum an denkbaren Optionen wächst und gerade Gemeinden wie Henstedt-Ulzburg, die so stark und einseitig von den Wachstumsjahren der Moderne geprägt wurden, tun sich schwer, mit einem heute nachgefragten Narrativ (authentischer Altstadtkern, attraktive »Third Places« etc.) zu punkten. Ein Umdenken und neue Strategien im Sinne des Postwachstums sind also angeraten, doch wie könnten diese mehrheitsfähig werden?

Die Ausführungen zu Henstedt-Ulzburg haben veranschaulicht, wie wirkmächtig sowohl die in den Wachstumsjahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg geschaffenen räumlichen Strukturen als auch die dazugehörigen Denk- und Handlungsmuster bis heute sind. Vergleichsweise einfach ist es dabei noch, Mehrheiten für ein Ende des quantitativen Wachstums der Gemeinde zu finden. Hier scheinen sich die Interessen derer, die Sorge um eine Überlastung des Straßennetzes haben, Engpässe bei der sozialen Infrastruktur fürchten und die grünen Qualitäten ihres Wohnumfeldes geschützt wissen wollen, mit den Positionen der Postwachstumsvertreter zu überschneiden. Die Rede ist dann von Innenentwicklung, Nachverdichtung, qualitativem Wachstum und der Stärkung lokaler Zusammenhänge. Bei etwas eingehender Betrachtung weichen die Positionen dann allerdings doch ziemlich deutlich voneinander ab, da die Bereitschaft, den eigenen (autoorientierten und flächenexpansiven) Lebensstil zu ändern, Nachverdichtungen und größere soziale Mischung im eigenen Umfeld zu akzeptieren oder die persönlichen Konsumgewohnheiten umzustellen, vielfach nicht sonderlich ausgeprägt ist.

Ein zweites Feld, das potentiell mehrheitsfähig ist, kann in dem Wunsch nach mehr lokalen Qualitäten gesehen werden: Ein breiteres, pädagogisch vielfältiges Kita- und Schulangebot; Third Places im lokalen Kontext, die Vernetzung und Begegnung attraktiver machen; Orte mit Anziehungskraft und Aufenthaltspotential, die eine Identifikation mit der Gemeinde erleichtern; Straßen- und Verkehrsräume sowie Mobilitätsstrukturen, die es auch schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen wie Kindern und Senior*innen ermöglichen, sich unkompliziert und gefahrenfrei durch die Gemeinde zu bewegen.

Ein dritter Überschneidungsbereich lässt sich in dem Wunsch nach einer selbstbewusst auftretenden Gemeinde identifizieren, die sich nicht von Investor*innen sagen lässt, wie gebaut wird, sondern die dem Markt sehr starke Leitplanken setzt. Auch das ist konsensfähig und seit Jahren schon eine zentrale Forderung der WHU.

Es gibt thematisch also durchaus Anknüpfungspunkte, an denen sich Erneuerungsprozesse in der Gemeinde entfalten könnten. Das Beispiel Henstedt-Ulzburg hat allerdings auch gezeigt, wie schwierig es ist, sich auf eine zukunftsfähige Entwicklungsperspektive zu verständigen und insbesondere praktikable Handlungsansätze zu finden, die es erlauben, die prägenden Strukturen aus den Wachstumsjahren zu transformieren. Zu beobachten ist bislang eher ein schwergängiges Durchwursteln, ein mühsames Ringen um einzelne Projekte und insgesamt eine wenig konsistente Handlungspraxis. Die flächige Ausweisung von Wohnflächen wird zurückgefahren, dafür expandieren die Gewerbegebiete signifikant; die Innenentwicklung wird als Leitbild vorgegeben, lässt sich aber nur schwerlich und in sehr kleinen Schritten umsetzen; die Gemeinde möchte die Einseitigkeiten der gewachsenen Strukturen verändern, aber nicht gegen den Willen einzelner Bürgergruppierungen; breitere Zielgruppen sollen mit Wohnangeboten versorgt werden, doch dosiert und verträglich. Zwar werden auch immer wieder

Nachhaltigkeits- und Postwachstumsargumente ins Feld geführt, doch mitunter in stark instrumenteller Weise: Sie dienen dann (wie gezeigt) in hohem Maße der politischen Profilierung und der Stützung von Kampagnen, die die Umsetzung der Interessen einzelner lokaler Akteur*innen oder Akteursgruppen befördern sollen. Und sie bleiben ausschnitthaft, da der eigene Lebensstil eines Großteils der Bewohnerschaft nicht in Frage gestellt werden soll und – aufgrund der bestehenden Siedlungsstrukturen – zumindest kurzfristig auch nicht in Frage gestellt werden kann.

Von einer Postwachstumsphase kann insofern bislang schwerlich die Rede sein, allenfalls werden einzelne Zielsetzungen, die mit Postwachstumsdenken deckungsgleich sind, quasi durch die »Hintertür« eingeführt. Das ist in gewisser Weise ernüchternd, ist aber nicht unbedingt eine gedankliche Sackgasse, sondern zeigt durchaus auch einen Weg auf: Es wird in den meisten Fällen vermutlich nicht über den »großen Wurf« gelingen, Erneuerungsprozesse herbeizuführen, sondern nur über viele kleine und mühsam erarbeitete Schritte, die Überzeugungskraft und Pragmatismus, aber vor allem Hartnäckigkeit und ein realitätsbezogenes Gestaltungsgeschick erfordern. In gewisser Weise geht es also darum, die Postwachstumslogik auf den lokalen Kontext herunterzubrechen und in gewohnte Denk- und Handlungslogiken einzuweben. Den Status Quo zu respektieren und ihn trotzdem zu verändern – das ist die Aufgabe.

Literatur

Anonymisiertes Interview am 20.05.2021

ARL (Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft) (2021): Postwachstum und Raumentwicklung. Denkanstöße für Wissenschaft und Praxis. Positionspapier aus der ARL 122, Hannover.

BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (2016): Im Schatten der Reurbanisierung? Suburbias Zukünfte. Informationen zur Raumentwicklung 3/2016, Bonn.

Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung/Wüstenrot Stiftung (2022): Landlust neu vermessen. Wie sich das Wanderungsgeschehen in Deutschland gewandelt hat, Berlin/Ludwigsburg.

Brokow-Loga, Anton/Eckardt, Frank (Hg.) (2020): Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik, München: oekom, https://doi.org/10.14512/9783962386962

Der Spiegel: »Einparteienhäuser sorgen für Zersiedelung«, in: Der Spiegel vom 12.02.2021

Focus: »Grünen-Peitsche oder echte Lösung? Was Verbot des Einfamilienhauses bringen würde«, in »Focus« vom 16.02.2021

Gemeinde Henstedt-Ulzburg (2019): Erklärung zur Entscheidung von SOKA-BAU, das Neubauprojekt am Beckersbergring aufzugeben, https://www.henstedt-ulzburg.de/aktuelles/20190320_soka-bau.html vom 27.06.2022.

Hamburger Abendblatt (2019): Beckersbergring – Quartier mit ungewisser Zukunft, https://www.abendblatt.de/region/norderstedt/article216922307/Beckersbergring-ein-Quartier-mit-ungewisser-Zukunft.html vom 27.06.2022.

Henstedt-Ulzburger Nachrichten (2020): Nach Kehrtwende im Beckersbergring wird's jetzt wieder richtig lebendig, https://ulzburger-nachrichten.de/nach-kehrtwende-im-beckersbergring-wirds-jetzt-wieder-richtig-lebendig/ vom 27.06.2022.

IGEK (2019): Bestandsaufnahme inkl. SWOT-Analyse im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Gemeindeentwicklungskonzeptes »hu2030+« für Henstedt-Ulzburg.

Kieler Nachrichten (2019): Beckersbergring: CDU beschuldigt Bauer, https://www.kn-online.de/lokales/segeberg/beckersbergring-cdu-beschuldigt-bauer-NZZT2HH7QUFZB3MBTBKJAHLDKA.html vom 27.06.2022.

Lange, Bastian/Hülz, Martina/Schmid, Benedikt/Schulz, Christian (Hg.) (2020): Postwachstumsgeographien. Raumbezüge diverser und alternativer Ökonomien, Bielefeld: transcript.

Menzl, Marcus (2007): Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg, Frankfurt a.M.: Campus, https://doi.org/10.2307/j.ctvdfoh8w.16

Menzl, Marcus (2011): Nimby-Proteste – Ausdruck neu erwachten Partizipationsinteresses oder eines zerfallenden Gemeinwesens? in: Norbert Gestring/Renate Ruhne/Jan Wehrheim (Hg.), Stadt und soziale Bewegungen, Wiesbaden: Springer, S. 65–81, https://doi.org/10.1007/978-3-658-01398-1_4

Menzl, Marcus (2017): Das Eigenheim im Grünen. Kontinuität und Wandel eines Sehnsuchtsortes. in: Zeitschrift für Kulturwissenschaften 1, S. 117–131, https://doi.org/10.14361/zfk-2017-0109

Osterhage, Frank/Kaup, Stefan (2012): Reurbanisierung als neue Phase der Stadtentwicklung? Eine Analyse der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung in Deutschland 1999 bis 2009, in: Jahrbuch StadtRegion 2011/12, Opladen: Budrich, S. 125–141, https://doi.org/10.3224/jbsr.v7i1.07

Rink, Dieter/Haase, Annegret/Leibert, Tim/Wolff, Manuel (2021): Corona hat das Städtewachstum ausgebremst. Die Einwohnerentwicklung deutscher Großstädte während der Corona-Pandemie. UFZ Discussion Papers 3/2021, Leipzig.

Scholich, Dietmar (Hg.) (2019): Reurbanisierung zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Ein Blick auf nordwestdeutsche Städte und Regionen. Arbeitsberichte der ARL 27. Hannover: Verlag der ARL.

Zelck, Volkmar (1996): Ortsgeschichte Henstedt-Ulzburg. Die Entwicklung der Dörfer Götzberg, Henstedt und Ulzburg bis zur Großgemeinde. Husum: Husum Druck- und Verlagsgesellschaft.

Abbildungen

Abbildung 1: Gemeindearchiv Henstedt-Ulzburg
Abbildung 2: IGEK (2019): Bestandsaufnahme inkl. SWOT-Analyse im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Gemeindeentwicklungskonzeptes »hu2030+« für Henstedt-Ulzburg
Abbildung 3: IGEK (2019): Bestandsaufnahme inkl. SWOT-Analyse im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Gemeindeentwicklungskonzeptes »hu2030+« für Henstedt-Ulzburg
Abbildung 4: IGEK (2019): Bestandsaufnahme inkl. SWOT-Analyse im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Gemeindeentwicklungskonzeptes »hu2030+« für Henstedt-Ulzburg
Abbildung 5: IGEK (2019): Bestandsaufnahme inkl. SWOT-Analyse im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Gemeindeentwicklungskonzeptes »hu2030+« für Henstedt-Ulzburg
Abbildung 6: Karsten Kebernick (2019): Erklärung zur Entscheidung von SOKA-BAU, das Neubauprojekt am Beckersbergring aufzugeben, https://www.henstedt-ulzburg.de/aktuelles/20190320_soka-bau.html

Wird sich Leipzig zukünftig dezentral konzentriert erweitern?

Thomas Zimmermann

Einleitung

Städtische Funktionen wie das Wohnen verlagern sich in Deutschland seit dem Ende des 19. Jahrhunderts schleichend über Stadtgrenzen hinweg (Kegler 2022: 9–11; Priebs 2019: 19). Dies führt zur »Ausdehnung städtischer Siedlungen über die Grenzen der Kernstadt hinaus ins Umland« (Hesse 2018: 2630), was als Suburbanisierung bezeichnet wird, und mit zunehmenden Verflechtungen über Stadtgrenzen hinweg einhergeht. In der Folge bilden sich mit dem Begriff Stadtregion bezeichnete funktionale Territorien (Priebs 2019: 68; Lefévre 1998: 11). Diesen Raumtyp kennzeichnet eine fragmentierte Gemeindestruktur. In Stadtregionen wird neben der sie konstituierenden zentrifugalen Suburbanisierung auch eine zentripetale Reurbanisierung beobachtet (Scott 2019: 555). Verstärkt wanderten in Deutschland seit der Jahrtausendwende Haushalte in die Kernstädte und insbesondere ihre innerstädtischen Bereiche. Dies ist eine Ursache für den zunehmendem Mangel an bezahlbarem Wohnraum und schwindende Entwicklungspotenziale in den Kernstädten, so dass Suburbanisierungsprozesse in den letzten Jahren wieder zunahmen (Bauer et al. 2021: 26–27; Dembski et al. 2021: 31).

Im stadt- und regionalplanerischen Diskurs wird ungesteuerte Suburbanisierung meist negativ bewertet (Hesse 2018: 2630). Sie beeinträchtigt die drei Dimensionen einer nachhaltigen Entwicklung, was im Diskurs über Urban Sprawl diskutiert wird (Nuissl/Siedentop 2021: 84–87). Mit Bezug auf die ökonomische Dimension werden verschlechterte landwirtschaftliche Produktionsbedingungen aufgrund von Bodenverlusten und zunehmenden Konflikten mit städtischer Bevölkerung, sowie steigende Infrastrukturkosten diskutiert. Auf die soziale Dimension wirken sich ausschließende Mechanismen, die Minderheiten aus Umlandgemeinden sowie Frauen aus Arbeitsmarkt und öffentlichem Leben fernhalten, negativ aus. Die beobachtete zunehmende PKW-Nutzung und längere Fahrstrecken reduzieren physische Aktivitäten der Bewohner*innen im suburbanen Umland und können in der Folge ihre Gesundheit beeinträchtigen. Eine zunehmende Versiegelung

verschlechtert die ökologische Dimension, weil Überschwemmungsrisiken und die Überwärmung der Städte gegenüber dem Umland steigen und die biochemische Qualität von Wasserressourcen sinkt. Fragmentierte Suburbanisierungsmuster können die Artenvielfalt verringern.

Den negativen Auswirkungen versuchen stadtregionale Planungsansätze mit einer kontrollierten Steuerung der Suburbanisierung zu begegnen (Grant 2018: 45). Diese folgt zum Einen dem Konzept der dezentralen Konzentration, welches Wachstum in Standorten entlang der radial von der Kernstadt ausgehenden Verkehrslinien und einen Schutz von Zwischenräumen vorsieht (Kegler 2022: 11). Diese Prinzipien entwickelte Ebenezer Howard in seiner Vision einer polyzentrischen sozialen Stadt. Jedoch blendete die sich auf ihn berufende städtebaulich orientierte Gartenstadtbewegung die stadtregionale Dimension in der Folge weitgehend aus (Hall 2014: 96–98). In Deutschland wurden die Prinzipien einer dezentral konzentrierten Entwicklung erstmals im Jahr 1910 in einem Beitrag für den städtebaulichen Wettbewerb Groß-Berlin ausformuliert (Kegler 2022: 11). Weitere Impulse erhielt das Konzept durch die wirtschaftsgeographische Untersuchung, mit der Walter Christaller (1933) Beziehungen und Funktionen des Wirtschaftssystems aus räumlicher Perspektive untersuchte und die Zentrale-Orte-Konzeption begründete (Kegler 2022: 14). Die langjährige Wirkmächtigkeit der dezentralen Konzentration für stadtregionale Planungen beschreibt Axel Priebs (2022: 11–16) für die Region Hannover. Zum anderen beinhaltet eine kontrollierte Steuerung das Konzept Innenentwicklung, deren Ursprünge Harald Kegler (2022: 15) in der paradigmatischen Wende zur behutsamen Stadterneuerung Mitte der 1970er Jahre verorte. Weitere Impulse kamen aus einem zunehmenden Umweltbewusstsein sowie dem Brundtland-Report aus dem Jahr 1987 und der anschließenden Nachhaltigkeitsdiskussion (Grant 2018: 45). In den Vorwendejahren entwickelte sich Innenentwicklung »zu einer dominanten Strategie der westdeutschen Siedlungspolitik« (Eichhorn/Siedentop 2022: 2). Mit der Nachhaltigkeitsstrategie verfolgte die Bundesregierung (2002: 81) seit dem Jahr 2002 u.a. das quantitative Ziel, die tägliche Neuinanspruchnahme von Siedlungsflächen zunächst auf 30 ha/Tag im Jahr zu beschränken. Die Wirkungen einer kontrollierten Steuerung der Suburbanisierung werden gering eingeschätzt, weil Entscheidungen von Akteuren wie Gemeinderäten, Grundbesitzern und privaten Haushalten nicht direkt steuerbar sind (Priebs 2022: 5; Zimmermann/Feiertag 2022: 236; Bose 2001: 258).

Eine Handlungsoption für eine wirkungsvollere kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung ist die Stärkung stadtregionaler Institutionen. Hintergrund ist ein Strang in der Diskussion über Urban Sprawl, der disperses Stadtwachstum nicht mit der Nachfrage von Flächennutzern sondern mit der Baulandschaffung von um Ansiedlungen konkurrierenden Gemeinden erklärt (Nuissl/Siedentop 2021: 80–83). Daraus folgt, der gemeindlichen Fragmentierung in Stadtregionen entgegenzuwirken. Dazu werden im Diskurs über Metropolitan Governance Arrangements aus

losen hierarchischen Beziehungen ergänzt um stark formalisierte stadtregionale Organisationen diskutiert (Scott 2019: 570; Blatter 2008: 157). Beispiele für letztere sind der Verband Region Stuttgart, ein Mehrzweckverband, und die Region Hannover, eine regionale Gebietskörperschaft. Diese werden in einer planungsbezogenen Systematisierung von themenspezifischen weichen Kooperationen, monothematischen Zweckverbänden und reinen Planungsverbänden abgegrenzt (Danielzyk/Priebs 2001: 266). Als Stärken stark formalisierter stadtregionaler Organisationen gelten ihre umfangreichen Mittel zur Umsetzung stadtregionaler Planungsansätze und ihre direkte politische Legitimation. Letztere ermöglicht eine stringente Nutzung formeller planerischer Instrumente (Zimmermann/Feiertag 2022: 233), was die Durchsetzung einer stadtregionalen Perspektive gegenüber den Gemeinden fördern kann (Kiwitt 2022: 14). Dennoch wird vielfach ein breiter Konsens mit den Gemeinden angestrebt (Priebs 2022: 13). Über die Anwendung formeller Instrumente hinaus zielen die beiden genannten stadtregionalen Organisationen darauf, geeignete Flächen mit marktbasierten und informatorischen Instrumenten zu aktivieren (Priebs 2022: 25; Zimmermann/Feiertag 2022: 236). Während erstere das Verhalten der Gemeinden mit finanziellen Anreizen zu verändern suchen, setzen zweitere auf Wissenstransfer, durchdachte Argumentation und Überzeugung (Bengston et al. 2004: 274). Insgesamt sind die Umsetzungskompetenzen stadtregionaler Organisationen im Bereich der Flächennutzungen geringer als im öffentlichen Personennahverkehr und der Abfallentsorgung (Zimmermann/Feiertag 2022: 195–196). Eine Etablierung seit Langem diskutierter stadtregionaler Wohnungsbaugesellschaften oder Entwicklungsgesellschaften (Bauer et al. 2021: 62–63; Wilske 2007: 48; Pütz 2004: 159) ist dem Autor nicht bekannt. Die Diskussion um stadtregionale Organisationen bei der detaillierten Analyse von Interaktionen zwischen stadtregionalen Organisationen sowie Gemeinden, Grundstückseigentümern und privaten Haushalten bei der Entwicklung stadtregionsspezifischer Konzepte für eine kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung weist Leerstellen auf.

Eine geeignete Perspektive für die Analyse von Interaktionen bieten Governance-Gefüge (Briassoulis 2019: 440). Diese bauen auf einem Verständnis von Governance als andauernden interaktiven Prozess privater und öffentlicher Akteure zur kollektiven Entscheidungsfindung und -umsetzung auf (Colebatch 2014: 314; Pierre/Peters 2005: 133). Solch eine prozesshafte Perspektive verschiebt den Fokus von statischen Organisationen auf sich fluide ändernde Interaktionen zwischen Akteuren. Der Begriff Gefüge, der das französische Agencement und seine englische Übertragung Assemblage ins Deutsche übersetzt, wurde von Gilles Deleuze und Félix Guattari (Deleuze, Guattari 1992) geprägt. Er ermöglicht ein realistisches Verständnis der Wirkmächtigkeit handelnder Personen, indem er die Notwendigkeit ihrer Verbindung mit nicht-menschlichen Entitäten betont. Manuel DeLanda (2006: 5) definiert Gefüge als Gesamtheiten, deren Eigenschaften sich aus einer

Assoziierung heterogener, d.h. menschlicher und nicht-menschlicher, Entitäten herausbilden. Aus den bisherigen Ausführungen lassen sich nicht-menschliche Entitäten ableiten, die für eine kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung erforderlich sind. Die Konzepte dezentrale Konzentration und Innenentwicklung sind u.a. über Diskurse mit handelnden Personen zu verbinden. Recht begründet stadtregionale Organisationen und ermöglicht ihnen, formelle Instrumente anzuwenden. Finanzielle Ressourcen sind erforderlich, um Personal für stadtregionale Organisationen zu gewinnen, Anreize marktbasierter Instrumente zur Verfügung zu stellen und generell Instrumente anzuwenden. Eine kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung kann sich damit nicht auf Akteuren in Governance-Ansätzen unterstellte Rationalität, d.h. ein geistiges Vermögen, beschränken. Vielmehr kann erst eine Assoziierung der in stadtregionalen Organisationen beschäftigten Personen mit rechtlichen Instrumenten, finanziellen Anreizen oder überzeugenden Argumenten flächenbezogenes Handeln von Gemeinden verändern (van Wezemael 2018: 330; DeLanda 2006: 24). Governance-Gefüge für eine kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung verstehe ich damit, Helen Briassoulis (2019: 440) folgend, als vorläufige, situierte und einzigartige Kompositionen, die sich in einem kontinuierlichen Prozess des Verbindens von Personen in Organisationen mit den Konzepten dezentrale Konzentration und Innenentwicklung, den Eigenschaften der Region, dem Recht und finanziellen Ressourcen herausbilden.

Solch einen Prozess der Assoziation heterogener Entitäten untersuche ich im Folgenden in der Stadtregion Leipzig. Dabei verfolge ich die Frage, inwieweit sich ein Governance-Gefüge zur kontrollierten Steuerung von Suburbanisierung herausbildet. Mit einem explorativ-qualitativen Forschungsdesign analysiere ich einen andauernden Prozess, der im Jahr 2015 begonnen hat. Dazu greife ich auf die vier Momente der Übersetzung aus der Actor-Network-Theorie (ANT) zurück, die ein Vokabular für das Zueinanderfinden heterogener Entitäten zu einem Governance-Gefüge bieten (Gollata/Zimmermann 2021: 6). In die einzelnen Momente der Übersetzung führe ich im Kapitel »Zueinanderfinden heterogener Entitäten mit Übersetzung« ein. Daran anschließend beschreibe ich den Prozess der Entwicklung eines kooperativen Wohnbauflächen-Entwicklungskonzepts. Dazu wurden Sekundärliteratur und öffentlich verfügbare Dokumente wie Pläne, Protokolle und Publikationen der Öffentlichkeitsarbeit ausgewertet. Aus 38 transkribierten und codierten leitfadengestützten Interviews (Mieg/Näf 2005) vor allem mit Akteuren aus der Stadtregion Leipzig wurden Primärdaten gewonnen. Teilnehmende Beobachtungen (Breidenstein et al. 2015) von Treffen stadtregionaler Netzwerke ab dem Jahr 2017 ergänzen die Primärdaten. Diese empirischen Arbeiten erfolgten im Verbundvorhaben StadtLandNavi, das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung seit dem Jahr 2018 für eine Dauer von 5 Jahren gefördert wird. Gemeinsam mit dem Verbundvorhaben Interko2 verfolgt StadtLandNavi das Ziel, ein nachhaltiges und ressourceneffizientes Landmanagement in der Region Leipzig-

Westsachsen zu etablieren. Dazu erarbeiten beide Verbundvorhaben ein Wohnbauflächen-Entwicklungskonzept. Aufgrund des transdisziplinären Charakters der Verbundvorhaben sind der Regionale Planungsverband Leipzig-Westsachsen und die Stadt Leipzig als Partner involviert. Das Kapitel »Verbindungen heterogener Entitäten« diskutiert den beschriebenen Prozess mit Hilfe des Vokabulars der Übersetzung. Im Fazit beantworte ich die Forschungsfrage und ziehe daraus Schlussfolgerungen für eine kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung.

Zueinanderfinden heterogener Entitäten mit Übersetzung

Die ANT, die von Bruno Latour (1983), Michel Callon (1984) und John Law (1987) in vielfältigen empirischen Arbeiten entwickelt wurde, ist ein etablierter theoretischer Zugang in den Planungswissenschaften (Rydin 2021: 171–192). Sie bietet mit der Übersetzung ein analytisches Werkzeug, um die Assoziierung heterogener Entitäten zu Governance-Gefügen zu analysieren. Übersetzung bezeichnet alle Handlungen eines Akteurs, dem primum movens (Hauptakteur), »um andere Akteure zu beeinflussen und in das eigene Handlungsprogramm einzubinden« (Belliger/Krieger 2006: 39). Mit Übersetzung assoziiert primum movens Governance-Gefüge, die durch Identitäten, Eigenschaften, Kompetenzen, Qualifikationen, Verhaltensweisen, Institutionen, Organisationen und Strukturen charakterisiert sind. Darüber hinaus erhält Übersetzung diese Governance-Gefüge aufrecht (ebd.). Unterscheiden lassen sich vier einzelne miteinander verbundene Momente, die aufgrund einer grundlegenden Symmetrie nicht mit aufeinander folgenden Entwicklungsphasen zu verwechseln sind. In den Prozessen, in denen sich Governance-Gefüge herausbilden und aufrechterhalten werden, sind sie zu verschiedenen Zeitpunkten beobachtbar, d.h. sie folgen nicht chronologisch aufeinander. Ein Governance-Gefüge entwickelt sich dementsprechend, wenn der primum movens (Hauptakteur) relevante Akteure, potenzielle Interaktionen und den möglichen Einflussbereich näher eingrenzt und den Handlungsspielraum definiert (van Wezemael/Silberberger 2016: 176). Die vier Momente sind (Callon 1984: 203–219; Tate 2013: 786; Rydin/Tate 2016: 7–8; van Wezemael/Silberberger 2016: 176–180; Rydin 2018: 304):

- Problematisierung: Sie bestimmt das thematische Ziel des Governance-Gefüges und resultiert aus einem Dilemma, einer Kontroverse oder einem Problem. In dem Moment erfolgt eine Einigung auf Themen und ein Ziel. Dabei etabliert sich ein primum movens, der Begegnungen in einem obligatorischen Passagepunkt (OPP) ermöglicht. Ein Beispiel für einen OPP ist eine Regionalkonferenz zur Entwicklung einer gemeinsamen Vision der stadtregionalen Entwickung.

- Interessement: In dem Moment versammelt primum movens die einzelnen Bestandteile eines Gefüges. Dabei grenzt er einzelne Bestandteile von anderen Gefügen ab, um das Bündnis zu festigen, und stellt die Stabilität der Beziehungen auf die Probe. Die Abgrenzung zu anderen rivalisierenden Gefügen kann materiell z.B. mit Wänden eines Besprechungsraums oder ideell mit Texten und Gesprächen erfolgen.
- Enrolment: Der Begriff bezeichnet das Moment, in dem primum movens unterschiedliche Bestandteile eines Gefüges davon überzeugt, dass eine Zusammenarbeit in ihrem Interesse ist. Mögliche Mittel dabei sind Personen mit ihren Fähigkeiten und ihrem Wissen, z.B. Moderatoren von Veranstaltungen, sprachbasierte Hilfsmittel, wie Veröffentlichungen, Pläne und Notizen, sowie Ressourcen, z.B. Finanzen. Im Enrolment werden vergebene Rollen definiert, koordiniert und akzeptiert sowie Allianzen zwischen Bestandteilen gebildet.
- Mobilisierung: Hier werden die Bestandteile eines Gefüges auf der Grundlage ihrer Beziehungen aktiviert. Zentral ist dabei die Vermittlung, mit Hilfe derer primum movens für die anderen Bestandteile des Gefüges spricht und sie ihre zugewiesenen Aufgaben und Rollen ausführen. Ein Beispiel für Vermittlung ist, Eigenschaften der Stadtregion und ihre Entwicklung in Karten darzustellen.

Prozess der Entwicklung eines kooperativen Wohnbauflächen-Entwicklungskonzepts

Bereits vor dem im Folgenden beschriebenen Prozess bildeten sich in der Stadtregion Leipzig die gegenwärtig bestehenden stadtregionalen Organisationen heraus, die Flächennutzung adressieren und damit einen Bezug zur Suburbanisierung aufweisen (Gollata/Zimmermann 2021: 8–9; Pyschny/Wilde/Knippschild 2012; Wiechmann 2008: 185–194; Knieling/Fürst/Danielzyk 2003: 144–162):

- der 1992 gegründete Regionale Planungsverband Leipzig-Westsachsen (RPV), ein reiner Planungsverband mit den Mitgliedern Stadt Leipzig und den an sie angrenzenden Landkreisen Leipzig und Nordsachsen,
- der 1996 auf Initiative des Leipziger Umweltbürgermeisters gegründete Grüne Ring Leipzig (GRL), in dem Leipzig mit den angrenzenden Landkreisen und Gemeinden themenspezifisch weich kooperiert, um regional bedeutsame Projekte im Naturschutz, der Gewässerentwicklung und der Umwelttechnologie zu entwickeln und zu realisieren sowie Wissen zu transferieren und Informationen auszutauschen,
- das 1996 gegründete Kommunale Forum Südraum Leipzig (KFSL), ein monothematischer Zweckverband zur Entwicklung der durch den Braunkohleabbau in

Anspruch genommenen Region, in dem die Stadt Leipzig mit südlich gelegenen Gemeinden kooperiert,
- die 2010 auf der Initiative der Städte Halle/Saale und Leipzig begründete themenspezifische weiche interkommunale Kooperation zur Gewerbeflächenentwicklung mit über 20 Gebietskörperschaften, um ein regional abgestimmtes und attraktives Gewerbeflächenangebot zu entwickeln, die zwischenzeitlich in die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland integriert wurde.

Neben diesen organisatorisch formalisierten Kooperationen erfolgt ein Austausch von Informationen in der Runde »Regionale, interkommunale Kooperation« (OBM-Runde), zu der der Leipziger Oberbürgermeister ausgewählte Verwaltungsspitzen aus der Stadtregion seit dem Jahr 2018 jährlich einlädt. Mit den nördlich angrenzenden Gemeinden arbeitete die Stadt Leipzig Anfang/Mitte der 2010er Jahre an einem informellen Konzept, um Flächen für neue Gewerbegebiete abzustimmen.

Der Handlungsdruck infolge von Suburbanisierungsprozessen schwankte in der Stadtregion Leipzig in den vergangenen 30 Jahren, so dass eine Diskussion über ihre kontrollierte Steuerung erst wieder ab Mitte der 2010er Jahre einsetzte. Nach einer kurzzeitigen, dynamischen Suburbanisierung mit Anzeichen von Zersiedlung unter Schrumpfungsbedingungen in den 1990er Jahren schwächte sich die Stadt-Umland-Wanderung ab. Seit dieser Zeit verfolgte die Leipziger Politik das Ziel, Wohnbevölkerung in der Stadt zu halten (Herfert/Röhl 2001: 151, 161). Mit einer umfassenden Eingemeindung von Umlandgemeinden im Jahr 1998, mit der sich das städtische Territorium fast verdoppelte, gewann die Stadt Leipzig viele vormalige Stadt-Umland-Wanderer*innen als Einwohner*innen zurück (Nuissl/Rink 2005: 127). Mit dem Übergang von Schrumpfung und Stagnation Leipzigs zu einem dynamischen Einwohner*innenwachstum ab Ende der 2000er Jahre stieg die Nachfrage nach Wohnbauflächen in der Stadtregion. Daraufhin begann Mitte der 2010er Jahre eine Diskussion über die Wohnbauflächenentwicklung. Repräsentanten von Umlandgemeinden traten an den RPV heran, damit er hier tätig werde. Das wohnungspolitische Konzept Leipzigs aus dem Jahr 2015 enthält einen Prüfauftrag für neue Formen regionaler Kooperation bei der Baulandbereitstellung im Zuge der Regionalplanfortschreibung (Stadt Leipzig 2015: 24, 27–28). Der RPV griff die Wünsche auf, indem er im ersten Entwurf der Regionalplanfortschreibung um Hinweise und Anregungen zu Konsequenzen aus dem Wachstum für die Umlandentwicklung bat und nach einer Verankerung von regionalem Flächenmanagement im Regionalplan fragte. Die Stellungnahme Leipzigs thematisierte die Probleme bezahlbarer Wohnraum, Versorgung mit sozialer Infrastruktur und zunehmender Verkehr. Die Stadt regte wie auch der GRL, das KFSL und Gemeinden im Südraum Leipzig an, interkommunale Kooperation stärker zu thematisieren. Als Mittel dazu schlug die Stadt vor, ein Siedlungsflächenentwicklungskonzept zu erstellen. Ähnlich äußerte sich die Landesdirektion Sachsen, die den Inhalt des Konzepts mit

Aussagen zum zukünftigen Bedarf und zur Verortung neuer Wohnbauflächen an Ö/SPNV-Haltestellen konkretisierte.

Das Problem Flächenverknappung in der Stadt Leipzig mitsamt der Lösung stadtregionaler Kooperationsraum wurde von der Verbandsversammlung des RPV und Teilnehmern einer regionalen Leitbildkonferenz im Juni 2016 bestätigt und in weiteren stadtregionalen Arenen im Jahr 2017 diskutiert. Dies sind eine vom Leipziger Stadtplanungsamt organisierte Vorstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Leipzig 2030 (INSEK) und eine vom GRL durchgeführte Stadt-Umland-Konferenz (SUK). Auf der SUK verkündete der Leipziger Oberbürgermeister eine Neuausrichtung des städtischen Ziels, die Wohnbevölkerung zu halten: »Zweitens gibt es Handlungsbedarf für ein gemeinsames Flächenmanagement. Wer wachsen will, muss auch teilen können, das wird gar nicht anders gehen. Wenn 2025 im Wachstum 10.000 Menschen ins Umland ziehen, ist das überhaupt kein Problem, würde uns sogar entlasten« (GRL 2018: 10). Einige Bürgermeister*innen von Umlandgemeinden wandten sich gegen Beschränkungen der Siedlungsentwicklung in ländlichen Ortsteilen ohne ÖPNV-Anschluss. Von Seiten der Stadt Leipzig wurde eine ursprünglich im INSEK vorgesehene Ausweitung von Kriterien für die Verortung neuer Wohnstandorte, die das Konzept einer dezentralen Konzentration aufgreifen, auf das Umland infolge der Diskussionen aufgegeben. Vorgeschlagen wurde in den stadtregionalen Arenen, über verbindlichere Organisationsstrukturen nachzudenken.

In Diskussionen der Verbandsgremien des RPV entwickelte sich im Jahr 2017 ein Mandat für die Erstellung eines kooperativen Wohnbauflächen-Entwicklungskonzepts, das neben der Flächenverknappung im Oberzentrum Entwicklungsdefizite in schrumpfenden ländlichen Räumen adressiert. Mit dem Mandat wurde das Problem gelöst, dass die regionale Planungsstelle während der Gesamtfortschreibung des Regionalplans nicht über ausreichende personelle Ressourcen zur Erarbeitung solch eines Konzepts verfügte. Die mit dem Konzept verfolgten Ziele Steuerung der Suburbanisierung, Sicherung oberzentraler Entwicklungsfunktionen sowie Verbesserung der Gestaltung des Nahverkehrs und der Auslastung bestehender öffentlicher Einrichtungen (RPV 2017: 56–58) folgen im Teilraum der Stadtregion dem Konzept der dezentralen Konzentration. Die im Regionalplanentwurf definierte Kriterien für die Verortung neuer Wohnbauflächen »SPNV- oder Straßenbahn-Haltepunkt und Bedienungsqualität, Grundausstattung im Bereich Daseinsvorsorge, Größe der Siedlung, Entfernung zum Oberzentrum, Flächenverfügbarkeit unter Beachtung raumordnerischer Erfordernisse [und] Nachnutzung Brachflächen« (ebd.: 58) greifen wesentliche Aspekte einer kontrollierten Steuerung der Suburbanisierung auf. Die Aussagen zum Wohnbauflächen-Entwicklungskonzept finden sich unverändert im Satzungsexemplar des Regionalplans (RPV 2020: 62).

Die Erarbeitung des Wohnbauflächen-Entwicklungskonzepts wird seit August 2018 von Interko2 und StadtLandNavi unterstützt. Die Bedeutung der Forschungs-

projekte beschreibt eine interviewte Person mit der Formulierung, sie ermöglichten es dem RPV, mit den Arbeiten am Wohnbauflächen-Entwicklungskonzept parallel zur Gesamtfortschreibung des Regionalplans zu beginnen. Andauernde Arbeiten durch Interko2 überführten zunächst die Kriterien für die Verortung neuer Wohnbauflächen in einen Bewertungsansatz. Für Kernorte der Gemeinden wurden, abgestimmt mit dem RPV die Kriterien Einwohner*innenzahl, Ö/SPNV-Anschluss, Fahrtenhäufigkeit und -dauer des Ö/SPNV nach Leipzig, Fahrtdauer mit dem MIV nach Leipzig, Ausstattung mit Bildungs-, Nahversorgungs- und Medizineinrichtungen sowie zugewiesene Rolle in der Zentrale-Orte-Konzeption entwickelt. Basierend auf Datenerhebungen- und analysen sowie einer Addition erzielter Bewertungspunkte wurden die Kernorte anhand von Schwellenwerten in Prüforte mit den Funktionen Wachstum, Ergänzung und Stabilisierung sowie Eigenentwicklung unterteilt. StadtLandNavi führte eine planungsregionsweite GIS-Analyse des raumordnerischen und umweltbezogenen Raumwiderstands durch, um konfliktträchtige Flächen anhand der Schutzgüter des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und der Vorgaben des Regionalplans zu bestimmen. In Kombination mit GIS-gestützten Analysen fußläufiger Erreichbarkeiten von SPNV- und PlusBus-Haltepunkten in den Prüforten werden geeignete neue Wohnbauflächen identifiziert. Anhand von Luftbildern wurden durch den RPV die Auslastung von Baugebieten und durch StadtLandNavi Brachflächen und Baulücken außerhalb Leipzigs in den vorläufig bestimmten Kernorte mit Wachstumsfunktion analysiert. Vorliegende Zwischenergebnisse wurden auf der OBM-Runde von den Verbundkoordinatoren vorgestellt, ohne dass sie von den Teilnehmern kommentiert wurden. Im Gegensatz dazu äußerten im Nachgang einer Präsentation vorläufiger Ergebnisse der Prüforte im Landkreis Nordsachsen – laut Aussage einer teilnehmenden Person – Teilnehmer*innen heftige Kritik, weil Teilräume nicht berücksichtigt worden seien.

Beide Projekte entwickelten Szenarien, um ungewisse zukünftige Entwicklungen abzubilden. Dazu wählten sie die Treiber demographische Entwicklung und Landmanagementstrategie, für die kontrastierende Entwicklungen angenommen wurden. Bei der demographischen Entwicklung sind dies Wachstum und Schrumpfung. Beim Landmanagement wurde eine an einer kontrollierten Steuerung der Suburbanisierung ausgerichtete Entwicklung mit einer beobachteten dispersen Entwicklung kontrastiert. Aus der Kombination der Ausprägungen beider Treiber ergeben sich vier Szenarien mit einem Horizont bis zum Jahr 2050, die textlich beschrieben und in einem Raumstrukturbild visualisiert wurden. Auf den Szenarien basiert ein von Interko2 entwickeltes Werkzeug zur Berechnung von Wohnbauflächenbedarfen, das zwischen der rechtlich geschützten Eigenentwicklung von Ortsteilen und einem in den Prüforten zu verortenden Zusatzbedarf unterscheidet.

Auf der Grundlage der Szenarien wurden im September und Oktober 2020 zwei Workshops durchgeführt, die von einer auf Moderation spezialisierten Expertin

konzipiert und durchgeführt wurden. An den Workshops nahmen meist die Verwaltungsspitzen von ca. der Hälfte der Gemeinden der Planungsregion Leipzig-Westsachsen teil. Neben sieben Verwaltungsmitarbeitern, die ihre (Ober-)Bürgermeister*innen vertraten, repräsentierten weitere Personen die Landkreise, den RPV, den Freistaat Sachsen und stadtregionale Kooperationen. Die Stadt Leipzig war nicht durch die Kommunalpolitik vertreten. Aufbauend auf einer Vorstellung der Prüforte, Rahmenbedingungen für den Wohnungsbau und den Szenarien, diskutierten die Teilnehmer in Arbeitsgruppen Landmanagementstrategien. Die Aussagen der Teilnehmer legen zunächst nahe, dass die Entwicklungsvorstellungen der meisten Gemeinden Aspekte der Innenentwicklung aufgreifen. Dies verdeutlichen zwei Äußerungen: Man verfolge eine Strategie der Innenentwicklung, die an der Grundstruktur orientiert sei und auch leichte Abrundungen vorsehe bzw. man setze auf Verdichtung und Abrundung und gehe davon aus, dass die letzten Brachen aus DDR-Zeiten in den nächsten fünf Jahren reaktiviert seien. Darüber hinaus stellten die Workshopteilnehmer*innen heraus, dass Entwicklungsvorstellungen und -möglichkeiten der Gemeinden von einer kontrollierten Steuerung der Suburbanisierung abwichen, wie sie sich in der angestrebten Konzentration von zusätzlichem Wohnungsbau in Prüforten manifestiert. Einige Repräsentant*innen von funktional mit Leipzig verflochtenen Gemeinden thematisierten Hemmnisse für weiteres Wachstum, d.h. begrenzte Flächenpotenziale, eine überlastete soziale Infrastruktur und eine kritische Haltung ihrer Bürger*innen gegenüber weiterem Wachstum. Repräsentant*innen von Gemeinden ländlicher Räume kritisierten, dass ihnen die Verortung neuer Wohnbauflächen entlang der SPNV-Achsen Entwicklungsmöglichkeiten versage und damit Zuzügler*innen »geklaut« würden. Sie äußerten, dass man Angst habe, »runterzufallen«. Die Teilnehmer*innen thematisierten interkommunale Kooperation aber nicht in Bezug auf die Stadtregion. So wurde geäußert, dass eine Kooperation mit benachbarten Gemeinden interessant sei, aber eine Zusammenarbeit mit weiter entfernten Gemeinden keinen Sinn ergebe.

Im Nachgang der Workshops beschlossen die Mitarbeiter*innen von StadtLandNavi, dass an den Prüforten trotz ihrer teilweisen Infragestellung durch Repräsentant*innen von Gemeinden festgehalten wird. Die Entwicklung einer planungsregionsweiten Kooperation wurde in den Ansatz geändert, das Thema Wohnbauflächen in bestehende kleinräumige Kooperationen einzubringen. Regionale Akteure wurden im Juni 2021 in einem aufgrund der Coronapandemie digital ausgerichteten Fachforum des RPV, das wiederum von der Expertin konzipiert und durchgeführt wurde, über den Fortschritt der Projekte informiert. Die Beteiligung der Gemeinden war im Vergleich zu den Szenario-Workshops geringer. Im Anschluss an das Fachforum beschloss die Verbandsversammlung des RPV, ein von StadtLandNavi entwickeltes Monitoringsystem zu implementieren. Daraufhin wurde im September 2021 eine Arbeitsgruppe mit Repräsentant*innen der

Landkreise Leipzig, Nordsachsen und der Stadt Leipzig sowie der Landesdirektion Sachsen gegründet, die in einem ca. zweimonatlichen Rhythmus ihre Inhalte abstimmt. Für das Themenfeld Wohnbauflächen ist u.a. ein Monitoring geeigneter Standorte, von Potenzialen und Bedarfen in unterschiedlichen Szenarien vorgesehen. Mit Repräsentant*innen von vier östlich an Leipzig angrenzenden Gemeinden wurde vereinbart, konkrete Ergebnisse von Interko2 und StadtLandNavi im Sinne eines Testraums zu diskutieren. Auf Initiative eines Repräsentanten der Stadt Leipzig wird das Wohnbauflächen-Entwicklungskonzept im Dezember des Jahres 2022 in der Verbandsversammlung des RPV vorgestellt werden. Angestrebt wird, dass das Gremium das Konzept in einer Folgesitzung beschließt, so dass es als Grundlage für Stellungnahmen des RPV u.a. zu Bauleitplanverfahren dienen kann.

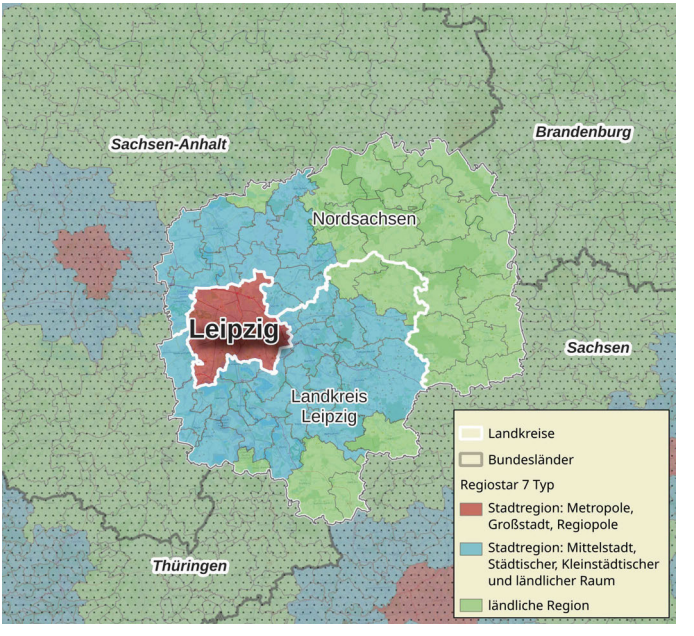
Assoziierung heterogener Entitäten

In der Stadtregion Leipzig entwickelte sich vergleichbar mit anderen Stadtregionen in den ostdeutschen Bundesländern keine stark formalisierte Organisation, um der gemeindlichen Fragmentierung entgegenzuwirken (Zimmermann 2021: 9). Vielmehr bestehen neben einem reinen Planungsverband weitere weiche themenspezifische Kooperationen. Die begrenzten Wirkungen einer umfangreichen Eingemeindung benachbarter Gemeinden nach Leipzig Ende der 1990er Jahre aufgrund weiterhin bestehender funktionaler stadtregionaler Verflechtungen, bestätigen die in der wissenschaftlichen Diskussion verbreitete Skepsis gegenüber der Wirksamkeit veränderter administrativer Strukturen in Stadtregionen (Danielzyk/Priebs 2001: 264; Scott 2019: 570). Mit der sich wieder herausbildenden Aufgabe einer kontrollierten Steuerung der Suburbanisierung beauftragten die stadtregionalen Akteure den RPV. Aufgrund seiner weitgehend auf die Regionalplanung beschränkten Kompetenzen fehlen ihm in der Literatur diskutierte Voraussetzungen für eine wirkungsvolle kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung, wie eine direkte politische Legitimation sowie Ressourcen für den Einsatz marktbasierter und informatorischer Instrumente.

Der RPV entwickelte im Prozess der Gesamtfortschreibung des Regionalplans ein Verständnis von Problemen, Zielen und Handlungsansätzen mit Bezug zur Suburbanisierung, die in dem Dokument festgehalten sind. Dazu nutzte er drei Arenen, die als OPP dienen. Die informellen Arenen regionale Leitbildkonferenz und Szenario-Workshops dienten dazu, Probleme und Lösungsansätze mit einem breiten Kreis an Akteuren zu diskutieren. In der Verbandsversammlung des RPV, in der ausgewählte Repräsentant*innen der Stadt Leipzig sowie der angrenzenden Landkreise Leipzig und Nordsachsen regelmäßig zusammenkommen, wurden geteilte Problemverständnisse, Ziele und Handlungsansätze vereinbart. An die Vereinbarung schloss eine Beteiligung von Akteuren an, die im formalen Beteiligungsver-

fahren schriftlich erfolgte, und bei besonderem Bedarf um persönliche Gespräche ergänzt wurde. Diese Arenen sind am Territorium des RPV ausgerichtet. Für eine kontrollierte Steuerung von Suburbanisierung in einer mit der Stadt Leipzig funktional verbundenen Stadtregion sind damit zwei Eigenheiten verbunden. Erstens schließt das Territorium des RPV einen funktional mit der Stadt Leipzig verflochtenen Raum im westlich angrenzenden Bundesland Sachsen-Anhalt aus. Zweitens bezieht es ländlich geprägte Räume vor allem im Osten der Planungsregion ein. Auch stärker an stadtregionalen Verflechtungen orientierte Formate, die von anderen Akteuren durchgeführt werden, thematisieren Aspekte einer kontrollierten Steuerung der Suburbanisierung und binden den RPV ein. Diese Formate dienen dem Austausch und gegenseitiger Information. Geteilte Probleme, Ziele und Lösungen werden hier nicht vereinbart. Damit gefährden sie die Position des RPV nicht.

Abb. 1: Die Planungsregion Leipzig-Westsachsen mit der Stadtregion Leipzig und ländlichen Räumen



M. Henning auf Grundlage der regionalstatistischen Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung RegioStaR[1]

1 Laut RegioStaR sind Gemeinden Bestandteil einer Stadtregion, wenn sie im motorisierten Individualverkehr in unter 30 min von der Kernstadt erreichbar sind und ihr Auspendleranteil in die Kernstadt einen Wert von 25 % bzw. 30 % überschreitet (BMVI 2018: 11–12).

Problematisierung

Momente der Problematisierung ziehen sich durch den beschriebenen Prozess. Das Mandat für die Erstellung eines kooperativen Wohnbauflächen-Entwicklungskonzepts im fortgeschriebenen Regionalplan mitsamt den Kriterien für die Lage neuer Wohnbauflächen, deutet auf ein geteiltes Verständnis hin, die Suburbanisierung kontrolliert zu steuern. Diese Einschätzung beruht darauf, dass der Plan von der Verbandsversammlung des RPV verabschiedet wurde. Allerdings ist hier nur ein geringer Teil der Gemeinden repräsentiert. Damit besteht eine Inkongruenz zwischen den dauerhaft aktiv in die Entwicklung eines geteilten Problemverständnisses einbezogenen Gemeinden und allen Gemeinden der Planungsregion. Auf eine darauf folgende unvollständige Problematisierung verweisen mündliche Äußerungen gemeindlicher Repräsentant*innen und schriftliche Stellungnahmen von Gemeinden. Kritisiert wurde, neue Wohnbauflächen ausschließlich im Umkreis von SPNV-Haltepunkten zu verorten. Repräsentant*innen einzelner Umlandgemeinden mit für eine kontrollierte Suburbanisierung geeigneten Wohnbaustandorten lehnten eine weitere bauliche Entwicklung ab, wie dies auch für andere deutsche Stadtregionen beschrieben wird (Dembski et al. 2021: 31). Sie verwiesen sowohl auf physische Restriktionen wie fehlende Potenzialflächen sowie überlastete Bildungseinrichtungen wie Kindergärten und Schulen als auch den Widerstand lokaler Gemeinschaften gegen Freiraumverluste. Eine konträre Position vertraten Repräsentant*innen ländlicher Gemeinden, die Restriktionen für die Entwicklung neuer Wohnbauflächen kritisierten. Sie äußerten, dass sie mit neuen Wohnbauflächen junge Familien anziehen wollten, um u.a. bestehende soziale Infrastrukturen auszulasten. Dies bestätigt eine in der Literatur geäußerte Vermutung, dass die Wahrnehmung demographischer Wachstumsschwächen Gemeinden dazu motivieren mag, mit flächenextensiven Siedlungsweisen eine Ansiedlung von Einwohnern anzustreben (BMVBS/BBSR 2009: 41). In dem Zusammenhang hinterfragten gemeindliche Repräsentant*innen die Rolle des RPV, indem sie seine restriktiven Planungen als Problem für die Entwicklung ihrer Gemeinden herausstellten. Die konträren Positionen verweisen darauf, dass die räumliche Ausweitung des Betrachtungsraums für das Wohnbauflächen-Entwicklungskonzept über die Stadtregion hinaus, auf die Planungsregion aufgrund divergierender Eigenschaften der Teilräume Problematisierung erschwert.

Interessement

Prozesse des Interessement differieren zwischen den drei Arenen, die eine kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung thematisierten. Dies liegt an Unterschieden in den Interaktionsmodi und der Regelmäßigkeit der Treffen, Teilnehmer*innen,

einladenden Ausrichter*innen und ihren Agenden sowie der thematischen Ausrichtung. Mit der Teilnahme an informellen Arenen, der Verbandsversammlung des RPV und den stadtregionalen Arenen entfernten sich die Teilnehmer*innen für die Dauer des Treffens von ihren angestammten Gefügen, d.h. von ihnen repräsentierten Gemeinden oder Organisationen. Im Falle der Arenen des RPV schaltete sich damit der RPV zwischen die Teilnehmer*innen und ihre Gemeinden oder Organisationen. Dies kann eine Bildung neuer Allianzen fördern, insbesondere dann, wenn mit regelmäßigen Treffen ein Beitrag zum Aufbau von Vertrauen zwischen Akteuren geleistet wird (Ansell/Gash 2007: 553; Ran/Qi 2019: 613). Dies trifft für die Verbandsversammlung des RPV zu, die durchschnittlich vier Mal im Jahr an unterschiedlichen Orten in der Planungsregion zusammenkommt. Bei den sporadisch einberufenen informellen Foren ist diese Regelmäßigkeit nicht gegeben. In den stadtregionalen Arenen OBM-Runde und SUK kommen die Teilnehmer*innen jährlich zusammen, allerdings ist hier eine kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung ein sporadisches Thema. Im formellen Beteiligungsverfahren interagieren der RPR und die beteiligten Stakeholder weitgehend schriftlich. Die entwickelten Stellungnahmen beruhen auf Interaktionen innerhalb der einzelnen Organisationen, so dass hiermit kein Beitrag zur Stärkung eines stadtregionalen Gefüges geleistet wird.

Die einzelnen Arenen differieren in ihrem Teilnehmerkreis. In der Verbandsversammlung des RPV, deren Zusammensetzung im Landesrecht geregelt ist, ist ein geringer Anteil der 61 Gemeinden der Planungsregion als Verbandsräte repräsentiert. Damit weist diese Arena für das Schmieden eines Bündnisses für eine kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung Schwächen auf. Beschränkt ist die Anzahl der Teilnehmer*innen auch in der OBM-Runde, zu der ausgewählte Gemeinden und Organisationen eingeladen werden. Die informellen Arenen und die stadtregionale SUK sind für interessierte Teilnehmer*innen und insbesondere Gemeinden offener. Sie ermöglichen einer größeren Anzahl an Personen eine Teilnahme, was sie für ein Schmieden stadtregionaler Bündnisse prädestiniert. Politische Vertreter*innen der Stadt Leipzig sind mit Ausnahme der Szenario-Workshops in allen Arenen repräsentiert. Ihr Fehlen in Letzterer widerspricht dem Ziel, ein stadtregionales Bündnis zu schmieden.

Die Ausrichter*innen der einzelnen Arenen müssen Repräsentant*innen von Gemeinden und weiteren Organisationen von einer Teilnahme überzeugen. Der RPV lädt zu seinen eigenen Arenen ein, d.h. Verbandsversammlung und den informellen Foren. Vergleichbar laden auch der GRL zur SUK und der Oberbürgermeister Leipzigs zur OBM-Runde ein. Eine Ausnahme bilden die von StadtLandNavi und Interko2 in Zusammenarbeit mit dem RPV für jeweils einen der beiden Landkreise Leipzig und Nordsachsen durchgeführten Szenario-Workshops. Die Einladung aller (Ober)Bürgermeister*innen der Gemeinden erfolgte über gut vernetzte Personen, d.h. eine Amtsleiterin eines Landkreises und einen Kreisverbandsvorsitzenden

des Städte- und Gemeindetags. Diese Vorgehensweise des Interessement ist nur teilweise erfolgreich, weil nur die Hälfte der angesprochenen Gemeinden teilnimmt. Im Hinblick auf den Aufbau stabiler Beziehungen für eine kontrollierte Steuerung der Suburbaniserung wiesen die Workshops damit Schwächen auf. Grundsätzlicher lässt sich das Vorgehen diskutieren, Gemeinden weitgehend über eine*n Repräsentant*in an stadtregionalen Prozessen zu beteiligen. Auch Gemeinden sind Gefüge und keine homogenen Entitäten. Unterschieden werden können bei den menschlichen Entitäten Verwaltungsspitzen, Kommunalpolitik und Verwaltung, die im Sinne von Interessement für die Bildung stadtregionaler Gefüge hinsichtlich Zeit sowie Art und Weise differenziert einbezogen werden sollten (Emerson et al. 2012: 10; Schmeer et al. 2022: 14–15). Solch ein Vorgehen, das zur Bildung einer stadtregionalen Identität beitragen kann, wird in dem beschriebenen Prozess nicht verfolgt.

Enrolment

Momente des Enrolments umfassen eine breite Information über funktionale Verflechtungen und Beispiele möglicher Lösungen, die Nutzung zusätzlicher Ressourcen von Forschungsprojekten sowie von Personen mit ihren Fähigkeiten. Karten, die Pendel- und Wanderungsverflechtungen zwischen der Stadt Leipzig und den Umlandgemeinden abbilden, wurden Teilnehmern an der OBM-Runde und der Szenario-Workshops durch die Verbundkoordinatorin von Interko2 in einem Vortrag präsentiert, sowie in einer Broschüre, die an alle Gemeinden der Region versandt wurde, dargestellt. Die Bedeutung dieser Informationen für ein Überzeugen zur Zusammenarbeit besteht darin, dass die dargestellten funktionalen Territorien Lösungen in den abgegrenzten Territorien unter Einbezug aller Gemeinden nahelegen.

Ein weiteres Vorgehen, um von Kooperation zu überzeugen, ist die Vorstellung praktizierter Beispiele, die eine Machbarkeit kontextbezogener Allianzen verdeutlichen. Diese Strategie wurde auf unterschiedliche Weise angewandt. Der RPV lud mit dem Umwelt- und Planungsdezernenten der Region Hannover einen bundesweit anerkannten Experten zum regionalen Leitbildforum ein, um mit einer Sicht von außen der stadtregionalen Kooperation Impulse zu verleihen. Auf dem Fachforum berichteten Vertreter dreier interkommunaler Kooperationen auch vom Nutzen ihrer Kooperationen. In der OBM-Runde verwies ein Bürgermeister auf Organisationsformen anderer deutscher Stadtregionen. Auch Interko2 und StadtLandNavi versuchten, anhand von in einer Broschüre dokumentierten Beispielen aus der Stadtregion Leipzig und anderen deutschen Stadtregionen, von einem kooperativen Vorgehen zu überzeugen. Dabei enthielten die Beispiele zur Beobachtung von Entwicklungspotenzialen, zur Innenentwicklung und zur Analyse der Auswirkungen

von Standortentscheidungen Bezüge zur kontrollierten Steuerung der Suburbanisierung.

Die empirisch-analytischen Arbeiten von Interko2 und StadtLandNavi, die basierend auf operationalisierten Kriterien, räumlichen Analysen und rationalen Berechnungen geeignete Standorte für Wohnbauflächen identifizierten und kartographisch darstellten, bilden ein Vorgehen, um Rollen von Gemeinden und ihren Ortslagen innerhalb einer kontrollierten Steuerung von Suburbanisierung zu definieren. Auch wenn diese Arbeiten noch nicht abgeschlossen sind, lassen sich anhand der beobachteten Äußerungen auf den Workshops Schwächen dieses Vorgehens identifizieren. Die kritischen Äußerungen der Teilnehmer*innen legen nahe, dass die definierten Rollen nicht angenommen werden. Für die Annahme solcher Rollen wäre möglicherweise ein Vorgehen zielführender gewesen, in dem zunächst mit Hilfe grundlegender Prinzipien oder Raumbilder eine von allen Gemeinden geteilte Orientierung entwickelt wird (Healey 2009: 441). Darauf aufbauend hätten dann gemeinsam Kriterien entwickelt werden können. Auch ein diskutierter Vorteil-Lasten-Ausgleich bildet eine ergänzende Herangehensweise (Bock/Pätzold 2022: 8–10), die Gemeinden eine Annahme zugewiesener Rollen erleichtern kann. Vorgesehen ist, raumkonkrete Aussagen zu Potenzialflächen für den Wohnungsbau beispielhaft in vier östlich an Leipzig angrenzenden Gemeinden zu diskutieren. Dieses Vorgehen ermöglicht vertiefte Aussagen darüber, inwieweit die beteiligten Gemeinden mit ihren Ortslagen die ihnen zugewiesene Rollen akzeptieren. Inwieweit dies auch für die verbleibenden Gemeinden der Planungsregion der Fall ist, kann mit dem verfolgten Vorgehen nicht nachvollzogen werden.

Mobilisierung

Aktiviert wurden bisher vor allem Verbindungen mit dem Recht und Eigenschaften der Region. Infolge persönlicher Gespräche des RPV mit Repräsentant*innen des Freistaats Sachsen wurde das Mandat für die Konzepterstellung mit dem Planungsrecht verbunden. Ein erstes Gespräch führte zur Aufnahme des Mandats in den Regionalplanentwurf als raumordnerisches Ziel. Solch »eine verbindliche Vorgabe in Form einer räumlich und sachlich bestimmten« (§ 3 Abs. 1 S. 2 ROG) Festlegung lag nach Ansicht der Repräsentant*innen des Freistaats Sachsen mit dem formulierten Handlungsauftrag an den RPV nicht vor, so dass in nachfolgenden Gesprächen der rechtliche Status in einen zu beachtenden planerischen Grundsatz, der geringere rechtliche Anforderungen stellt, angepasst wurde. Dabei blieb der Inhalt des Mandats unverändert. Dies ermöglicht dem RPV, seine Rolle auszufüllen.

Eigenschaften der Region wurden im Prozess der Gesamtfortschreibung des Regionalplans mobilisiert. Die textliche Fassung des Regionalplans verweist daten-

gestützt auf eine zunehmende Anspannung des Leipziger Wohnungsmarktes und Projektionen des Bevölkerungswachstums, aus denen eine zunehmende Nachfrage nach Wohnungen abgeleitet wird (RPV 2020: 61). Interko2 aktivierte Beziehungen zwischen den Eigenschaften der Region und dem im Mandat für das Wohnbauflächen-Entwicklungskonzept formulierten Zielen und damit einer angestrebten kontrollierten Steuerung von Suburbanisierung. StadtLandNavi unterstützt eine Aktivierung von Eigenschaften der Region, indem es ein Monitoringsystem etabliert. Dieses ergänzt ereignisbezogene Analysen um kontinuierliche indikatorengestützte Analysen, die für Entscheidungen über Wohnbauflächen relevant sind. Beispiele hierfür sind ortslagenbezogene Erreichbarkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Infrastrukturausstattungen sowie potenzielle und verfügbare Flächenpotenziale.

Aktivitäten, die im Sinne einer kontrollierten Steuerung der Suburbanisierung als geeignet angesehene Ortslagen mit gemeindlichen Handlungen verbinden, erfolgten bisher über eine Vorstellung der Karte mit den Prüforten nicht. Die Reaktionen verweisen darauf, dass die Gemeinden aus ihnen nicht zwangsläufig Handlungen ableiten werden. Die vehemente Kritik an der Eignungsbewertung von Vertreter*innen ländlicher Gemeinden, die nicht in der Karte abgebildet waren, lässt auf ein Scheitern einer regionsweiten Mobilisierung schließen. Vielmehr lässt sich eine Aktivierung von Beziehungen in kleinräumigen Kooperationen beobachten, die von der Ablehnung einer regionsweiten Allianz angetrieben wird. Eine interviewte Person beschreibt Reaktionen auf eine Präsentation der Karte mit den Prüforten in einem kleinräumigen interkommunalen Kooperationsprozess von Gemeinden im ländlichen Raum, nichts schweiße mehr zusammen als ein gemeinsamer Feind. Man hätte in der Bürgermeisterrunde nach der Vorstellung gemerkt, dass man dann ein gemeinsames Thema gehabt habe. Es hätte dann große Einigkeit gegeben und man hätte ganz viele Dinge in einer Sitzung abstimmen können, was vorher gar nicht möglich gewesen sei.

Das beschriebene Beispiel für eine gegenläufige Mobilisierung verweist auf Unterschiede in der Aktivierung von Gemeinden in dem beschriebenen Prozess. Diese sind auch auf ihre unterschiedliche Repräsentation in der Verbandsversammlung der RPV zurückzuführen. Daraus resultieren besondere Bedarfe zur Aktivierung von Beziehungen zu nicht in der Verbandsversammlung repräsentierten Gemeinden. Eine weitere fehlende Verbindung betrifft die Verortung neuer Wohnbauflächen in der Stadt Leipzig. Stadtinterne Diskussionen zur Wohnbauflächenentwicklung wurden bisher nicht mit dem regionsweiten Prozess verbunden. Auch die Forschungsprojekte adressieren dieses Thema bisher nicht. Dies lässt den Eindruck entstehen, dass die Stadt nach einer Einflussnahme auf Entwicklungen in ihrem Umland strebt, ohne ihre eigenen Vorstellungen mit einem regionalen Konzept abzugleichen.

Der RPV als primum movens

Auf der Grundlage der Prozessanalyse mit den Momenten der Übersetzung wird im Folgenden diskutiert, inwieweit der RPV als primum movens für eine stadtregionale Bewältigung der Probleme des Stadtwachstums Leipzigs angesehen werden kann. Dafür spricht zunächst, dass er sowohl von der Kernstadt als auch den Umlandgemeinden mit der Aufgabe betraut wurde, für die negativen Auswirkungen des Stadtwachstums Lösungen zu entwickeln. Auch erfolgte ein Großteil der Diskussion über eine regionsweit abgestimmte Wohnbauflächenentwicklung in Formaten, die vom RPV ausgerichtet werden. Dies spricht dafür, dass er als OPP etabliert ist. Das Handeln des RPV ist im beschriebenen Prozess auf die Erstellung eines Konzepts ausgerichtet, dass zum einen eine kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung verfolgt. Sein Schwerpunkt liegt auf einer Verortung neuer Wohnbauflächen entsprechend des Konzepts der dezentralen Konzentration. Dabei verfolgt er in Zusammenarbeit mit den beiden Forschungsvorhaben einen analytisch-rationalen Ansatz, der die Diskussion um dezentrale Konzentration mit spezifischen Eigenschaften der Region assoziiert. Innenentwicklung wird im Prozess berücksichtigt. Zum anderen verfolgt der RPV eine Perspektive, die auf sein gesamtes Territorium ausgerichtet ist. Damit werden Gemeinden ländlicher Räume, die gegenüber den Gemeinden der Stadtregion im Hinblick auf die demographische Entwicklung von konträren Problemen betroffen sind, einbezogen.

Für die Bildung eines Governance-Gefüges zur kontrollierten Steuerung der Suburbanisierung weist das Vorgehen zwei Schwächen auf. Erstens beinhaltet das analytisch-rationale Vorgehen kaum Elemente, die das Handeln der Baulandangebot schaffenden Gemeinden in das Handlungsprogramm des RPV einbinden. Im laufenden Prozess wird das daran deutlich, dass bisher keine Ansätze verfolgt wurden, um widerstreitenden Positionen kommunaler Repräsentant*innen zu begegnen. Auch für die Umsetzung des Konzepts wurden bisher keine Vorgehensweisen im Sinne marktbasierter oder informatorischer Instrumente diskutiert, um Gemeinden in das eigene Handlungsprogramm einzubinden. Vollkommen unberücksichtigt blieben Optionen zur Assoziierung von Grundstückseigentümer*innen und privaten Haushalten. Zweitens hinderte die räumliche Kulisse eine Verständigung auf ein gemeinsames Problem, aus dem sich eine eigene Identität eines Governance-Gefüges entwickeln kann.

Für eine kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung ist bei einer Verabschiedung des Wohnbauflächen-Entwicklungskonzepts von der Verbandsversammlung des RPV folgendes Szenario wahrscheinlich. Auf seiner Grundlage sind mit negativen Stellungnahmen zu gemeindlichen Bauleitplänen größere neue Wohnbauflächen, die einer dezentralen Konzentration widersprechen, verhinderbar. Darüber hinausgehende stadtregionale Handlungsansätze zur weiteren Förderung von Innenentwicklung und der Entwicklung besonders geeigneter neu zu erschließender

Flächen z.B. in der Nähe von ÖPNV-Haltepunkten sind unwahrscheinlich. Insgesamt werden damit kaum geteilte Kompetenzen und Verhaltensweisen entwickelt. Gleiches gilt für gemeinsame Institutionen, Organisationen oder Strukturen, die neue stadtregionale Handlungsspielräume schaffen. Die Analyse des beschriebenen Prozesses anhand der vier Momente der Übersetzung verdeutlicht damit Schwächen eines reinen Planungsverbands, um die Rolle eines primum movens für eine Herausbildung und Stabilisierung eines Governance-Gefüges bezüglich der kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung einzunehmen.

Fazit

Im stadt- und regionalplanerischen Diskurs werden die negativen Auswirkungen der Wohnstandortverlagerungen von Kernstädten in das Umland, die sich in den letzten Jahren wieder intensivierten, hervorgehoben. Dies begründet das Konzept einer dezentral konzentrierten Erweiterung von Kernstädten, das um Innenentwicklung erweitert wurde. Beide Aspekte einer kontrollierten Steuerung der Suburbanisierung können als handlungsleitend für die Regionalplanung angesehen werden. Unabhängig von ihrer stadtregionsspezifischen Organisationsform bedarf sie, um Suburbanisierung kontrolliert zu steuern, auch eines kooperativen Vorgehens mit unterschiedlichen gemeindlichen Akteuren und darüber hinaus Grundstückseigentümer*innen und privaten Haushalten. Um ein realistisches Verständnis der Wirkmächtigkeit menschlichen Handelns zu gewinnen, erweitern Governance-Gefüge Verbindungen auf nicht-menschlichen Entitäten. Solch eine nicht-menschliche Entität ist zunächst das Konzept einer kontrollierten Steuerung des Stadtwachstums, das für seine Umsetzung mit den Handlungen der Angebot schaffenden Gemeinden und der nachfragenden Haushalte verbunden werden muss. Dazu sind weitere nicht-menschliche Entitäten einzubeziehen:

- Eigenschaften der Region sind u.a. Ortsteile mit ihrer infrastrukturellen Ausstattung, Flächenpotenziale für den Wohnungsbau im Innen- und Außenbereich und projizierte zukünftige Bedarfe.
- Ressourcen ermöglichen vor allem eine personelle Ausstattung, die für die Assoziierung unterschiedlicher Entitäten erforderlich ist. Die personellen Ressourcen in Form von Arbeitszeit lassen sich anhand der Fallstudie in analytische Fähigkeiten, um Eigenschaften der Region in Karten abzubilden, und moderierende Fähigkeiten, um Verbindungen zu Personen in Organisation zu schaffen, unterscheiden.
- Verbindungen zum Recht sind u.a. für die Etablierung eines Mandats herzustellen.

- Dokumente werden in Prozessen andauernd geschaffen. Sie erfüllen zunächst die Funktion, Vereinbarungen festzuhalten. Dies erfolgte z. B. im Regionalplan. Darüber hinaus sind sie ein Medium, um Positionen und Informationen auszutauschen. Beispiele hierfür sind schriftliche Stellungnahmen im Prozess der Regionalplanfortschreibung und Broschüren für eine breite Streuung von Analyseergebnissen und Beispielen.

Anhand des analysierten Prozesses zur Erstellung eines Wohnbauflächen-Entwicklungskonzepts wird im Folgenden abschließend die Forschungsfrage nach der Herausbildung eines Governance-Gefüges zur kontrollierten Steuerung von Suburbanisierung beantwortet. Die zyklische Entwicklung der Suburbanisierung in der Stadtregion Leipzig verweist zunächst darauf, dass es einer als problematisch wahrgenommenen Konfiguration der Eigenschaften der Region bedarf, um mit verbindenden Aktivitäten zur Herausbildung eines Governance-Gefüges zu beginnen. Im Unterschied zu anderen Handlungsfeldern wie Gewerbeflächenentwicklung sowie Naturschutz und Gewässerentwicklung hat die Kernstadt die zentrale Rolle möglicherweise auch aufgrund divergierender Positionen mit benachbarten Gemeinden an den RPV übertragen. Seine involvierten Personen verfolgen das Ziel einer kontrollierten Steuerung von Suburbanisierung, so dass nach der Einigung auf ein Problem entsprechende Ziele und Kriterien für die Wohnbauflächenentwicklung im Regionalplan verankert wurden. Das weitere analytisch-rationale Vorgehen verbindet Eigenschaften der Region mit dem Konzept der dezentralen Konzentration, ohne die unterschiedlichen Akteure in den Gemeinden in einem intensiven regionalen Prozess in das eigene Handlungsprogramm einzubinden. Aufgrund einer schwach ausgeprägten Assoziierung der Gemeinden, die aufgrund ihrer Planungshoheit für eine Entwicklung geeigneter Flächen erforderlich sind, und fehlender Relationen zu Grundstückseigentümer*innen und privaten Haushalten fehlen Bestandteile eines Governance-Gefüges, um Suburbanisierung kontrolliert zu steuern, indem Handlungen unterschiedlicher Akteursgruppen auf ein gemeinsames Ziel hin ausgerichtet werden. Auch wenn das Ergebnis der Analyse des Prozesses ernüchternd ist, eröffnet der Fokus auf verbindende bzw. auf ihnen zuwiderlaufende Prozesse eine Perspektive für eine kontrollierte Steuerung der Suburbanisierung, die aufbauend auf Analysen regionaler Entwicklungen und Berechnungen die Bedeutung verbindender Prozesse herausstellt.

Literatur

Ansell, Chris; Gash, Alison (2007): »Collaborative Governance in Theory and Practice«, in: Journal of Public Administration Research and Theory 18, 543–571.

Bauer, Uta; Gies, Jürgen; Hoch, Annegret; Hollbach-Grömig, Beate; Kühl, Karsten; Pätzold, Ricarda; Scheller, Henrik; Schneider, Stefan (2021): Das Umland der Städte: Chancen zur Entlastung überforderter Wohnungsmärkte Plausibilitäten – Determinanten – Restriktionen, Berlin: Difu.

Belliger, Andréa; Krieger, David J. (2006): »Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie«, in: Belliger, Andréa; Krieger, David J. (Hg.), ANThology: Ein einführendes Handbuch zur Akteur-Netzwerk-Theorie, Bielefeld: transcript, 13–50.

Bengston, David N.; Fletcher, Jennifer O.; Nelson, Kristen C. (2004): »Public policies for managing urban growth and protecting open space: policy instruments and lessons learned in the United States«, in: Landscape and Urban Planning 69, 271–286, https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2003.08.007

Blatter, Joachim K. (2008): »Metropolitan Governance: Theoretische Formen, vielfältige Reformen und der aktuelle Nivellierungsdruck in deutschen Großstadtregionen«, in: Heinelt, Hubert; Vetter, Angelika (Hg.), Lokale Politikforschung heute, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 127–163, https://doi.org/10.1007/978-3-531-91111-3_6

BMVBS/BBSR, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung/Bundinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2009): Einflussfaktoren der Neuinanspruchnahme von Flächen. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) des BMVI für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/regiostar-arbeitspapier.pdf?__blob=publicationFile

Bock, Stephanie; Pätzold, Ricarda (2022): »Stadtregionaler Ausgleich«, in: Henn, Sebastian; Zimmermann, Thomas; Braunschweig, Björn (Hg.), Stadtregionales Flächenmanagement, Berlin/Heidelberg: Springer Spektrum, 1–21, https://doi.org/10.1007/978-3-662-63295-6_30-1.

Bose, Michael (2001): »Raumstrukturelle Konzepte für Stadtregionen«, in: Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter (Hg.), Suburbanisierung in Deutschland: Aktuelle Tendenzen, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 247–260, https://doi.org/10.1007/978-3-663-11566-3_19

Breidenstein, Georg; Hirschauer, Stefan; Kaiser, Edward J.; Nieswand, Boris (2015): Ethnografie: Die Praxis der Feldforschung, Konstanz/München: UVK Verlagsgesellschaft, https://doi.org/10.36198/9783838544977

Briassoulis, Helen (2019): »Governance as multiplicity: the Assemblage Thinking perspective«, in: Policy Sciences 52, 419–450, https://doi.org/10.1007/s11077-018-09345-9

Bundesregierung (2002): Bericht der Bundesregierung über die Perspektiven für Deutschland – Nationale Strategie für eine nachhaltige Entwicklung.

Callon, Michel (1984): »Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St. Brieuc Bay«, in: The Sociological Review 32, 196–233, https://doi.org/10.1111/j.1467-954x.1984.tb00113.x

Christaller, Walter (1933): Die zentralen Orte in Süddeutschland: Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit die Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen, Jena: Fischer.

Colebatch, Hal K. (2014): »Making sense of governance«, in: Policy and Society 33, 307–316.

Danielzyk, Rainer; Priebs, Axel (2001): »Suburbia und stadtregionale Kooperation«, in: Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter (Hg.), Suburbanisierung in Deutschland: Aktuelle Tendenzen, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 261–269, https://doi.org/10.1007/978-3-663-11566-3_20

DeLanda, Manuel (2006): A new philosophy of society: Assemblage theory and social complexity, London: Continuum.

Deleuze, Gilles/Guattari, Félix (1992): Tausend Plateaus (1980), Berlin: Merve.

Dembski, Sebastian; Sykes, Olivier; Couch, Chris; Desjardins, Xavier; Evers, David; Osterhage, Frank; Siedentop, Stefan; Zimmermann, Karsten (2021): »Reurbanisation and suburbia in Northwest Europe: A comparative perspective on spatial trends and policy approaches«, in: Progress in planning 150, 1–47, https://doi.org/10.1016/j.progress.2019.100462

Eichhorn, Sebastian; Siedentop, Stefan (2022): »Innen vor Außen? Eine Schätzung der Innenentwicklung in nordrhein-westfälischen Gemeinden, 1979 bis 2011«, in: Raumforschung und Raumordnung, https://doi.org/10.14512/rur.178.

Emerson, Kirk; Nabatchi, Tina; Balogh, Stephen (2012): »An Integrative Framework for Collaborative Governance«, in: Journal of Public Administration Research and Theory 22, 1–29, https://doi.org/10.1093/jopart/mur011

Gollata, Judith A. M.; Zimmermann, Thomas (2021): »Governance verbindender Prozesse in der Stadtregion Leipzig«, in: Henn, Sebastian; Zimmermann, Thomas; Braunschweig, Björn (Hg.), Stadtregionales Flächenmanagement, Berlin/Heidelberg: Springer Spektrum, 1–26, https://doi.org/10.1007/978-3-662-63295-6_26-1.

Grant, Jill L. (2018): »Growth management theory: From the garden city to smart growth«, in: Gunder, Michael; Madanipour, Ali; Watson, Vanessa (Hg.), The Routledge handbook of planning theory, New York: Routledge, 41–52.

GRL, Grüner Ring Leipzig (2018): Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept »Leipzig 2030« im Spiegel regionaler Zusammenarbeit: Dokumentation der 21. Stadt-Umland-Konferenz vom 23.11.2017 im Festsaal des Leipziger Rathauses.

Hall, Peter (2014): Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design since 1880. Chichester: Wiley-Blackwell.

Healey, Patsy (2009): »In Search of the »Strategic« in Spatial Strategy Making«, in: Planning Theory & Practice 10, 439–457.

Herfert, Günter; Röhl, Dietmar (2001): »Leipzig – Region zwischen Boom und Leerstand«, in: Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter (Hg.), Suburbanisierung in Deutschland: Aktuelle Tendenzen, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 151–162, https://doi.org/10.1007/978-3-663-11566-3_11

Hesse, Markus (2018): »Suburbanisierung«, in: ARL (Hg.), Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, Hannover: ARL, 2629–2639.

Kegler, Harald (2022): »Herausbildung und Institutionalisierung von Stadt-Umland-Planungen«, in: Henn, Sebastian; Zimmermann, Thomas; Braunschweig, Björn (Hg.), Stadtregionales Flächenmanagement, Berlin, Heidelberg: Springer Spektrum, 1–24, https://doi.org/10.1007/978-3-662-63295-6_3-1.

Kiwitt, Thomas (2022): »Stadtregionales Flächenmanagement in der Region Stuttgrt: Darstellung aus der Perspektive eines Praktikers«, in Henn, Sebastian; Zimmermann, Thomas; Braunschweig, Björn (Hg.): Stadtregionales Flächenmanagement. Berlin, Heidelberg: Springer Spektrum, 1–28, https://doi.org/10.1007/978-3-662-63295-6_5-1

Knieling, Jörg; Fürst, Dietrich; Danielzyk, Rainer (2003): Kooperative Handlungsformen in der Regionalplanung: Zur Praxis der Regionalplanung in Deutschland, Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.

Latour, Bruno (1983): »Give me a laboratory and I will raise the world«, in: Knorr-Cetina, Karin; Mulkay, Michael (Hg.), Science observed: Perspectives on the social study of science, London: Sage Publ, 141–170.

Law, John (1987): »Technology and heterogeneous engineering: The case of portuguese expansion«, in: Bijker, Wiebke E.; Hughes, Thomas P.: Pinch, Trevor (Hg.), The social construction of technological systems: New directions in the sociology and history of technology, Cambridge, Mass.: MIT Press, 111–134.

Lefévre, Christian (1998): »Metropolitan government and governance in western countries: a critical review«, in: International Journal of Urban and Regional Research 22, https://doi.org/10.1111/1468-2427.00120

Mieg, Harald A.; Näf, Matthias (2005): Experteninterviews, Zürich: ETH Zürich.

Nuissl, Henning; Rink, Dieter (2005): »The ›production‹ of urban sprawl in eastern Germany as a phenomenon of post-socialist transformation«, in: Cities 22, 123–134, https://doi.org/10.1016/j.cities.2005.01.002

Nuissl, Henning; Siedentop, Stefan (2021): »Urbanisation and land use change«, in: Weith, Thomas; Barkmann, Tim; Gaasch, Nadin; Rogga, Sebastian, Strauß, Christian; Zscheischler, Jana (Hg.): Sustainable Land Management in a European Context: A Co-Design Approach, Cham: Springer, 75–99.

Pierre, Jon; Peters, B. Guy (2005): Governing Complex Societies: Trajectories and Scenarios, New York, N. Y.: Palgrave Macmillan, https://doi.org/10.1057/9780230512641

Priebs 2022): »Stadtregionale Governance und Flächenmanagement: Das Fallbeispiel der Region Hannover«, in: Henn, Sebastian; Zimmermann, Tho-

mas, Braunschweig, Björn (Hg.), Stadtregionales Flächenmanagement, Berlin/Heidelberg: Springer Spektrum, 1–29, https://doi.org/10.1007/978-3-662-63295-6_23-1

Priebs, Axel (2019): Die Stadtregion: Planung – Politik – Management, Stuttgart: Verlag Eugen Ulmer.

Pütz, Marco (2004): Regional Governance: Theoretisch-konzeptionelle Grundlagen und eine Analyse nachhaltiger Siedlungsentwicklung in der Metropolregion München, München: Oekom.

Pyschny, Andreas; Wilde, Erik; Knippschild, Robert (2012): »Auf dem Weg zur Stadtregion?«, in: Raumforschung und Raumordnung 70, 531–544.

Ran, Bing; Qi, Huiting (2019): »The Entangled Twins: Power and Trust in Collaborative Governance«, in: Administration & Society 51, 607–636

RPV, Regionaler Planungsverband Leipzig-Westsachsen (2017): Regionalplan Leipzig-Westsachsen 2017, Entwurf für das Verfahren nach § 9 ROG 2017 i. V. m. § 6 Abs. 2 SächsLPlG.

RPV, Regionaler Planungsverband Leipzig-Westsachsen (2020): Regionalplan Leipzig-Westsachsen, Satzung gemäß § 7 Abs. 2 SächsLPlG.

Rydin, Yvonne (2018): »Actor-network theory«, in: Gunder, Michael; Madanipour, Ali; Watson Vanessa (Hg.), The Routledge handbook of planning theory, New York: Routledge, 302–313, https://doi-org/10.4324/9781315696072-24

Rydin, Yvonne (2021): Theory in Planning Research. Singapore: Palgrave Macmillan.

Rydin, Yvonne; Tate, Laura E. (2016): »Exploring the influence of ANT«, in: Rydin, Yvonne; Tate, Laura E. (Hg.), Actor networks of planning: Exploring the influence of actor network theory, London/New York: Routledge, 3–23, https://doi-org/10.4324/9781315714882-1

Schmeer, Nora; Terfrüchte, Thomas; Münter, Angelika (2022): »Interkommunales Flächenmanagement in der Praxis: Das Beispiel Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler«, in: Henn, Sebastian; Zimmermann, Thomas; Braunschweig, Björn (Hg.), Stadtregionales Flächenmanagement. Berlin, Heidelberg: Springer Spektrum, 1–28, https://doi.org/10.1007/978-3-662-63295-6_12-1.

Scott, Allen J. (2019): »City-regions reconsidered«, in: Environment and Planning A: Economy and Space 51, 554–580, https://doi.org/10.1177/0308518x19831591

Stadt Leipzig (2015): Wohnungspolitisches Konzept der Stadt Leipzig, Fortschreibung 2015.

Tate, Laura E. (2013): »Growth-management implementation in metropolitan Vancouver: Lessons from actor-network theory«, in: Environment and Planning B 40, 783–800, https://doi.org/10.1068/b37170

van Wezemael, Joris (2018): »Assemblage thinking in planning theory«, in: Gunder, Michael; Madanipour, Ali; Watson Vanessa (Hg.), The Routledge handbook of planning theory, New York: Routledge, 326–336, https://doi-org/10.4324/9781315696072-26

van Wezemael, Joris/Silberberger, Jan (2016): »›Emergent places‹: Innovative practices in Zurich, Switzerland«, in: Rydin, Yvonne; Tate, Laura E. (Hg.), Actor networks of planning: Exploring the influence of actor network theory, London, New York: Routledge, 175–185.

Wiechmann, Thorsten (2008): Planung und Adaption: Strategieentwicklung in Regionen, Organisationen und Netzwerken, Dortmund: Rohn.

Wilske, Sebastian (2007): Flächenmanagement in Verdichtungsräumen – zur Rolle der Regionalplanung in der Innenentwicklung, Karlsruhe: Universität Fridericiana zu Karlsruhe.

Zimmermann, Karsten (2021): »Stadtregionales Flächenmanagement und Regional Governance«, in: Henn, Sebastian; Zimmermann, Thomas; Braunschweig, Björn (Hg.), Stadtregionales Flächenmanagement. Berlin, Heidelberg: Springer Spektrum, S. 1–19, https://doi.org/10.1007/978-3-662-63295-6_22-1

Zimmermann, Karsten; Feiertag, Patricia (2022): Governance and city regions: Policy and planning in Europe, London: Routledge, https://doi-org/10.4324/9781003201922

Abbildungen

Abbildung 1: Die Planungsregion Leipzig-Westsachsen mit der Stadtregion Leipzig und ländlichen Räumen (M. Henning auf Grundlage der regionalsta-tistischen Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung RegioStaR)

Das Erwachen der Schlafstädte

Neuer suburbaner Protest in Antiwachstumskoalitionen

Grischa Bertram

Einleitung

Wenn aktuell neue suburbane Stadterweiterungen geplant werden, so führt dies in Zeiten der Reurbanisierung nicht nur zu veränderten Planungsverfahren und -vorstellungen, wie sie in den übrigen Kapiteln dieses Sammelbandes beschrieben werden. Die Planung findet vielmehr unter veränderten, »reurbanisierten« Rahmenbedingungen statt, die sich nicht nur auf den stadtpolitischen und gesamtgesellschaftlichen Kontext, sondern auch auf die angrenzenden suburbanen Bestandsgebiete und die politische Partizipation der dort lebenden Bevölkerung beziehen: Der Beitrag fokussiert auf politische Partizipation in einem »reurbanisierten« Suburbia und zeigt, dass in den vermeintlichen »Schlafstädten« früherer Jahrzehnte ein politisches Erwachen stattgefunden hat. Dies wird vor allem deutlich an Antiwachstumskoalitionen (AWK) aus Anwohner*innen, Landwirt*innen und weiteren lokalen und regionalen Akteur*innen (Bertram/Bertram 2019), die den bislang weitgehend ungestört agierenden städtischen Wachstumskoalitionen (Molotch 1976; Logan/Molotch 1987) entgegentreten. Grundlage dafür sind deutlich veränderte planerisch-stadtpolitische Möglichkeitsstrukturen für lokalen Planungsprotest (Bertram 2019) im suburbanen Raum. Aus der Analyse von sechs bekannten AWK in vier bundesdeutschen Großstadtregionen fragt der Beitrag nach der Bedeutung dieser wachstumskritischen Bündnisse für sowohl den Postwachstumsdiskurs als auch die Durchsetzung neuer suburbaner Quartiere mittels Wachstumskoalitionen.

Der Beitrag stützt sich auf Fallstudien aus dem Forschungsprojekt »Aktuelle Strategien zum Umgang mit einem dynamischen Städtewachstum«, das von 2019 bis 2020 für den vhw – Bundesverband Wohnen und Stadtentwicklung e.V. bearbeitet wurde und unter anderem zeigte, dass »Wachstumsschmerzen« bei der bislang vorrangigen Planung und Umsetzung von Maßnahmen der Innenentwicklung in dynamisch wachsenden Städten nunmehr zu umfangreichen Vorhaben im Außenbereich führen (Bertram/Altrock 2021a; Bertram/Altrock 2021b). Im Rahmen wurden 15 Planungsvorhaben für neue Stadtquartiere mit mehr als 500 Wohn-

einheiten in fünf bundesdeutschen Städten analysiert. In Hamburg, München, Frankfurt und Freiburg wurde in insgesamt sechs Projekten das Entstehen von (teils unvollständigen) AWK festgestellt. Lediglich in Leipzig, wo noch ausreichend Innenentwicklungsflächen zur Verfügung stehen, konnte kein solches Bündnis erfasst werden.

Wachstumskoalitionen und lokaler Widerstand

Wachstumskoalitionen als Wettbewerbskoalitionen in der Bundesrepublik

Zur politökonomischen Erklärung für Suburbanisierung ist das von Molotch entwickelte und gemeinsam mit Logan fortgeführte Konzept der »Wachstumskoalitionen« noch immer zentral (Molotch 1976; Logan 1976; Logan/Molotch 1987). Auch im bundesdeutschen Kontext wird der Begriff genutzt, um die Durchsetzung von Stadterweiterungen und marktorientierter Stadtentwicklung zu beschreiben, obwohl die Übertragbarkeit des US-amerikanischen Ansatzes mit ihrer deutlich stärkeren regulatorischen Rolle der überlokalen Ebenen und der stärkeren Eigenständigkeit der Nachbarkommunen in Frage gestellt wird (Strom 1996). Parallelen bestehen hingegen durch die Unterschiede städtischer und nationaler Ökonomien: Städte sind nicht nur stärker reguliert, mit »Stadtwachstum« ist auch fast immer flächenbezogenes Wachstum und damit steigende Renten, nicht die Akkumulation von Kapital, gemeint (Domhoff 2005).

Den lokalen Eliten, die die »Wachstumskoalitionen« bilden, ist insofern weniger daran gelegen, dass »ihre« Stadt als makroökonomische »Growth Machine« funktioniert (Molotch 1976), sondern dass sie selbst direkt oder indirekt am Gewinn partizipieren. Sie konkurrieren damit mit anderen Städten und Regionen um den Ort des Wachstums und sind im Grunde Wettbewerbskoalitionen. Wenngleich somit auch haushälterisch motiviert, verfolgen die Koalitionen damit oftmals auch eine auf Bevölkerungswachstum orientierte Migrationspolitik (Kühn et al. 2020). Neoliberale Tendenzen haben die Bedeutung des Konzepts für die Stadtentwicklung auch in Europa erhöht (Lloyd/Newlands 1988).

Durch die kommunale Basis bestehen Wachstumskoalitionen aus lokalen Akteur*innen, die vom Wachstum profitieren – in der Regel lokale Eliten, wie Vertreter*innen lokalstaatlicher Institutionen, Kommunalpolitiker*innen, Immobilien- bzw. Landbesitzer*innen und Bauunternehmen. In der Bundesrepublik Deutschland waren in den ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg aber auch Kommunalunternehmen und genossenschaftliche oder gemeinwohlorientierte Bauträger*innen von erheblicher Bedeutung (Kramper 2019), während die Landbesitzer*innen häufig örtliche (Groß-)bauern, Kirchen oder die Kommune selbst waren. Diese Akteur*innen passen aufgrund ihrer Gemeinwohlorientierung

weniger in das Konzept, wenngleich zumindest Kommunalpolitiker*innen häufig auf gesellschaftliche Renditen wachstumsorientierter Lokalpolitik verweisen (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [BMVBS]/Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung [BBR] 2008).

Lokaler Widerstand in planungsbezogenem Protest

Von besonderer Bedeutung in diesem Beitrag ist das Verhältnis der Wachstumskoalitionen zu lokalem Widerstand, der städtisches Wachstum bzw. seine Manifestation an bestimmten Standorten aus unterschiedlichen Gründen ablehnt und ggf. Alternativen vorschlägt. Molotch geht dabei davon aus, dass diese Opponent*innen relativ schwache Akteur*innen sind, nämlich Nachbar*innen, die weder an Renten noch Kapital interessiert sind, und Umweltschützer*innen (Molotch 1976). Sie seien so schwach, dass sie durch ihren Widerstand die jeweilige Wachstumskoalition sogar noch stärke, weil ihr »Wir-Gefühl« erst durch den Widerstand, den sie erfährt, vergrößert würde und sich eine konsistente Gruppe ausbilden könne (Fuhse 2006; Bertram 2014).

In einer reifen und multiplen Demokratie besitzen lokale Akteur*innen grundsätzlich vielfältige Handlungsoptionen, um ihre Meinung zu artikulieren und an der Stadtentwicklungspolitik zu partizipieren (Nolte 2011; Offe 2003; Roth 2015). Lokaler politscher Protest ist dabei in besonderem Maße geeignet, kritische Stimmen zu erfassen und anhand ihres Framings zu analysieren (Bertram 2019). Hier zeigt sich zunächst: Zwar besitzen Bürgerinitiativen in der Bundesrepublik eine lange Tradition (Guggenberger 2009), doch führten Stadterweiterungen bis vor kurzem selten zu bürgerschaftlichem Protest. Auch die insgesamt bedeutendere Gegenwehr durch die institutionalisierten Organisationen der Umweltbewegung, die vor allem auf dem Klageweg gegen »locally unwanted land-uses« vorgingen (Selle 2015), waren schon wegen hier langer Zeit eingeschränkter Rechtsmittel seltener auf Stadterweiterungen bezogen. Dies sprach bislang ebenfalls eher dafür, dass Konzept der Wachstumskoalitionen für Deutschland in Frage zu stellen – denn, wo kein Widerstand, da keine durch ihn gefestigte Wachstumskoalition.

Allerdings offenbart das Verständnis von lokalem Protest, das im Wesentlichen der Vorstellung von sogenannte »NIMBYs« entspricht – einem Ressentimentbegriff, der den der Mittelschicht entstammenden Protestierenden Partikular- statt Gemeinwohlinteressen unterstellt (Menzl 2014, 68f; Cotgrove/Duff 2003; Gestring et al. 2014, 10) und hier mit Lake kritisch gesehen wird (Lake 1993) –, auch eine konzeptionelle Schwäche der Wachstumskoalitionen: Beide Ansätze betonen affekthafte und irrationale Aspekte, nicht die bewussten Entscheidungen der protestierenden Bürger*innen (Jasper 2012). Der Hinweis auf ihren relativ gehobenen sozialen Status führt nicht dazu zu prüfen, ob andere Bevölkerungsteile durch ein Vorhaben gegebenenfalls ebenfalls herausgefordert werden, aber keine hinreichen-

den Protestressourcen mobilisieren können (Lipsky 1968). Vor allem aber verkennen sie die »doppelte Signatur«, die Proteste besitzen, weil sie nicht nur gegen, sondern immer mindestens implizit auch für etwas eintreten (Rucht 2001), und schreiben Protestformen, die auf soziokulturelle Regelgebundenheit und politische Möglichkeitsstruktur zurückzuführen sind einseitig den Protestakteur*innen zu: So käme ihr Protest »zu spät«, wenn er erst kurz vor einer kommunalpolitischen Entscheidung beginnt – unabhängig davon, ob sie früher dazu in der Lage gewesen wären oder ihr Ziel zuvor innerhalb anderer politischer Strategien verfolgten.

Planungsprotest in suburbanen Möglichkeitsstrukturen

Planerisch-stadtpolitische Möglichkeitsstrukturen

Gerade auf solche politische Möglichkeitsstrukturen soll jedoch der Fokus in diesem Beitrag gelegt werden. Eisingers Ansatz zur Beschreibung der Entstehung von Protest ist bis heute eine der dominierenden Theorien in der Bewegungsforschung (Eisinger 1973; Opp 1996). Im Gegensatz zum Ressourcenmobilisierungsansatz, der sich auf interne Faktoren konzentriert (Lipsky 1968), untersucht er die Entstehung und Entwicklung von Protest anhand externer Bedingungen (Pollack 2000). Obwohl bereits Eisingers Ausgangspunkt empirische Ergebnisse in US-amerikanischen Städten war, wurde das Konzept hauptsächlich zur Erklärung nationaler sozialer Bewegungen verwendet, nicht aber für lokale Planungsproteste. Bei der Anwendung auf planungsbezogene Proteste ist eine Konzentration auf die Strukturen des lokalen Planungsprozesses notwendig, um eine planerisch-stadtpolitische Möglichkeitsstruktur zu identifizieren (Bertram 2019). Sie beschreibt die Möglichkeiten und auch Hindernisse, denen sich Protestakteur*innen in Stadtplanung und -politik gegenübersehen. In dem Moment, in dem sich der Protest formiert, öffnet sich ein Gelegenheitsfenster, in dem die Akteur*innen den Protest als Beteiligungsform wählen. Er wird dann als die potenziell wirksamste Form mit den größten Erfolgschancen in Bezug auf Ressourceneinsatz und Risiko wahrgenommen (Meyer 2004; Tarrow 2011) und kann mit anderen Formen der Beteiligung kombiniert werden (Bertram 2019). Potenzielle Protestierende müssen im planungspolitischen Feld der verschiedenen Akteur*innen subjektiv eine Möglichkeit zu erkennen, ihren alternativen Problemlösungsansatz mit Protest durchzusetzen. Da Protest – trotz Normalisierung (Bertram/Altrock 2020) – weiterhin als eine vergleichbar risikoträchtige Partizipationsform gilt, müssen andere Möglichkeiten zur Beteiligung gleichzeitig weniger erfolgsversprechend erscheinen.

Als Teil der Möglichkeitsstruktur wird dabei alles angesehen, was Menschen ermutigt oder entmutigt, sich an politischen Protesten zu beteiligen, unabhängig davon, ob diese Situation formell etabliert oder dauerhaft ist (Tarrow 2011): »die Sta-

bilität oder die Gespaltenheit der Eliten, das Vorhandensein oder die Abwesenheit von Verbündeten […] unter den Eliten, Konfliktstrukturen« (Pollack 2000) oder der Zugang zum formalisierten System der politischen Entscheidungsfindung (McAdam 1996). Das Ausmaß, in dem es politischen Initiativen gelingt, »to be able to gain access to power and to manipulate the political system«, ist jedoch keineswegs gleichzusetzen mit dem Aufkommen von Protest (Eisinger 1973). Das Gegenteil ist der Fall: Nicht nur hochgradig geschlossene politische Systeme verhindern Protest durch Repression, auch extrem offene neigen dazu, zivilgesellschaftliche politische Aktivitäten zu assimilieren und verhindern damit eigenständige Partizipation (Pollack 2000).

Unpolitische Vorstadt: Bisherige suburbane Möglichkeitsstrukturen für Planungsprotest

Um planerisch-stadtpolitische Möglichkeitsstrukturen in suburbanen Gebieten an den Stadträndern bundesdeutscher Großstädte, die im vorliegenden Band im Mittelpunkt stehen, und ihre Veränderung in Zeiten einer »neuen Suburbanität« aufzuzeigen, stehen wenige gesicherte Erkenntnisse zur Verfügung. Die deutschsprachige Literatur baute dabei lange Zeit vor allem auf klassischen US-amerikanischen Werken auf (Wirth 1938; Gans 1962; Bertram 2021), um später teilweise relativiert zu werden (Menzl 2007). Dies spricht zunächst dafür, die Möglichkeitsstrukturen als von Ort zu Ort verschieden anzusehen und ggf. als subjektive Wahrnehmung der Akteur*innen zu verstehen (Opp 2009, 167–171). Dies ist an dieser Stelle allerdings lediglich für die aktuelle Situation in den Fallstudien, nicht aber rückblickend möglich (s.u.). Stattdessen muss hier auf eine stark vereinfachte, verallgemeinerte und damit in Teilen klischeehafte Darstellung zurückgegriffen werden.

Hier überwiegt das Bild einer »unpolitischen« Vorstadt mit einer aus vielerlei Gründen ungünstigen Möglichkeitsstruktur für bürgerschaftliche (Protest-)Partiziption. Suburbane Stadtteile repräsentieren in erster Linie gesellschaftliche Strukturen des Rückzugs in Privatheit (Menzl 2007) und des Individualismus (Silver/Melkonian 1995): Suburbanit*innen sehen ihr Viertel als einen Ort, der persönliche Freiheit bietet und wenig verlangt (Göb 2019). Dies gilt auch und vermutlich noch verstärkt für Zuschreibungen von außen und in gesteigerter Form für bautypologisch weitgehend homogene, dem Lebensstil der Mittelschicht angepassten Einfamilienhausgebiete, bei denen auch die Eigentumsstruktur privatisiert und individualisiert ist (Gans 1962). Für suburbane Großwohnsiedlungen kann zwar auch auf den planerischen Anspruch verwiesen werden, über Gemeinschaftseinrichtungen und -flächen Kontakte und Teilhabe zu ermöglichen, doch wird die Darstellung von ihrer Dysfunktionalität bestimmt, hat sich die Bevölkerungsstruktur oftmals in einer Weise entwickelt, durch die ein Großteil der Bewohner*innen etwa aufgrund fehlender Staatsbürgerschaft oder mangelnder Ressourcen strukturelle und

individuelle Partizipationshindernisse erleben und wird tatsächlich stattfindende Partizipation häufig abgewertet (Schierup et al. 2014).

Gemeinsam ist beiden Vorstadttypen, die Orientierung an Bedürfnissen junger Familien in traditioneller Rollenverteilung (Hayden 1980; Sandercock/Forsyth 1992; Rahn 2011; Bertram 2021). Daraus ergibt sich für politische Partizipation der Bewohner*innen einerseits die Artikulation relativ einheitlicher, jedoch überwiegend privater Interessen, anderseits eine Tendenz zur Nichtbeteiligung durch »abwesende«, weil auspendelnde »Haushaltsvorstände« und sich eher im direkten sozialen Umfeld engagierende Vorstadtmütter, denen auch Eigenschaften wie Gehorsam und Konformität zugeschrieben wurden (England 1993; Frank 2003). Da beide Typen sich erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entwickelten, waren die entsprechenden nachbarschaftlichen Netzwerke bislang auch relativ jung und unterentwickelt. Lokale Gemeinschaften konzentrierten sich auf alltagspraktische Themen wie Kindererziehung, Freizeitgestaltung, Heim- und Gartenarbeit, nicht aber auf eine lokale Zivilgesellschaft im engeren, gemeinwohlorientierten Sinne oder gemeinsame politische Handlungen. In Bezug auf bundesdeutsche Planungsproteste schienen die Zuschreibungen von Homogenität und Privatheit zumindest teilweise zuzutreffen: Lange gab es zwar viele prominente Beispiele für Planungsproteste mit einem breiten Themenspektrum. Sie fanden aber fast alle entweder in innerstädtischen oder in ländlichen Gebieten statt (Butzlaff 2016; Menzl 2014). Die Vorstädte spielten lange Zeit eine untergeordnete Rolle, wenn es darum ging, Unzufriedenheit mit ihren lokalen oder regionalen Behörden zu artikulieren, und die Wachstumskoalitionen konnten hier bis weit in die 1990er Jahre hinein unbehelligt neue Wohnquartiere produzieren

Dass auch Stadterweiterungsgebiete »a volatile political environment as any other« sind (Silver/Melkonian 1995, 2), lag bislang einerseits an staatlicher Planung, Förderung und Infrastrukturbereitstellung, die ihr Entstehen überhaupt erst ermöglichten und der damit verbundenen Zielsetzung des angemessenen Wohnraums und der Eigentumsbildung für breite Bevölkerungsteile. Andererseits gerade im Zusammenkommen von Wachstumskoalitionen zur Ermöglichung des städtischen Wachstums durch Zusammenwirkung oftmals ländlich und kleinteilig strukturierter Akteurskonstellationen, bei denen Immobiliengeschäfte nebensächlich und entsprechend wenig professionalisiert war. Zumeist handelte es sich um Landwirt*innen, die bei sinkenden Erträgen aus dem Kerngeschäft über Einnahmen aus der so genannten »vierten Fruchtfolge« – den Wertzuwachs durch Landverkauf – dankbar waren, da anders als etwa in den Grüngürteln um britische Großstadtregionen waren unter den Landeigentümer*innen sowohl Traditions- als auch lokales Verantwortungsbewusstsein relativ schwach ausgeprägt waren. Im Gegensatz zu den Grüngürteln wurden die suburbanen Räume kaum als eigene Landschaft, sondern als urbane Peripherie begriffen, womit etwa auch wenig Anlass zur Kooperation über Gemeindegrenzen hinweg bestand.

Hierin deutet sich bereits an, dass nicht nur die planerisch-politische Möglichkeitsstruktur schwach ausgeprägt war. Dem bürgerschaftlichen Protest fehlten in den vergangenen zwei bis drei Jahrzehnten zumindest in der »alten« Bundesrepublik schlicht die Anlässe. Die wenigen neuen Quartiere hatten ausreichenden Abstand zum »Hinterhof« potenzieller NIMBYs und waren in Art und Maß dem Bestand ähnlich – lediglich bei späten Planungen für Großwohnsiedlungen kam es z.T. wie in Oberbillwerder durchaus zu Protesten. Und neben den fehlenden Klagemöglichkeiten erkannten viele Umweltverbände im agrarindustriell genutzten Speckgürtel auch kaum flächendeckende Naturschutzbelange mit Ausnahme einer allgemeinen Kritik am »Flächenfraß« der Suburbanisierung. Diese Kritik allerdings ist als Leitsatz »innen- vor Außenentwicklung« Teil des regulatorischen Rahmens als Gemeinsam mit fiskalischen Eigeninteressen der Kernstädte.

Veränderte suburbane Möglichkeitsstrukturen für Planungsprotest

Trotzdem werden nun vermehrt auch an den Rändern großer Städte bürgerschaftliche Planungsproteste wahrgenommen. Eher strukturalistisch ließe sich dies damit erklären, dass Brachflächen den wachsenden Wohnraumbedarf nicht mehr decken können und viele Städte großflächige Stadterweiterungen planen (Bertram/Altrock 2021b). Da diese Vorhaben weiterhin nur einen kleinen Teil der Protestanlässe darstellen, ist auch hier ein Blick auf Veränderungen der planerisch-stadtpolitischen Möglichkeitsstruktur erkenntnisreicher (Tab. 1).

Diese Perspektive wird teilweise unterstützt durch neuere Arbeiten, die die zunehmende Vielfalt und Heterogenität der suburbanen Realität betonnen und die alte Dichotomie urban/suburban weitgehend aufheben (Frank in diesem Band; Keil 2018; Lütke/Wood 2016; Walks 2013). So hat sich die Demographie in den bestehenden Vorstädten in den letzten zwei Jahrzehnten in vielen vorstädtischen Wohngebieten, die ab den 1970er Jahren vorwiegend für Familien gebaut wurden, verändert. Die Bewohnerschaft ist inzwischen gealtert, geht in den Ruhestand, hat keine Kinder mehr zu versorgen und erfreut sich noch guter Gesundheit. Daher haben viele Bewohner*innen jetzt mehr Zeit für politisches Engagement und verbringen gleichzeitig mehr (Frei-)Zeit am Wohnort, womit auch die Wertschätzung für angrenzende Natur- bzw. Naherholungsräume steigt. Während der öffentliche Raum im bebauten Gebiet oft monofunktionale Straßenflächen sind, ersetzen angrenzende Grünflächen fehlende Plätze und Treffpunkte. Die Menschen sind oft gut ausgebildet und verfügen über beträchtliche finanzielle Ressourcen und Netzwerke. In älteren suburbanen Gebieten konnten sich Gemeinschaften, Vereine und Nachbarschaften entwickeln (Lütke/Wood, 2016).

Die zunehmende Protestneigung ist allerdings nur zu erklären, wenn man auch die veränderte Trägerschaft politischen Protests betrachtet: Während lange Zeit vor allem junge Menschen wie Studierende als wesentliche Treiber des Protests galten,

sind es heute oft Menschen in der zweiten Lebenshälfte, die sich an Protestaktionen beteiligen. Protest ist eine »normale« Partizipationsform geworden, die für breite Bevölkerungsschichten zugänglich ist (Rucht 2006). ie Mittelschicht wird als »radikalisiert« beschrieben (Gestring et al. 2014; Cotgrove/Duff 2003) und Protest als wirkt vormalig »subalterne« Ausdrucksform teilweise gar »gentrifiziert« (Bertram 2019).

Tab. 1: Ursprüngliche und veränderte planerisch-stadtpolitische Möglichkeitsstrukturen für lokalen Planungsprotest

Ursprüngliche suburbane planerisch-stadtpolitische Möglichkeitsstruktur	**Veränderte suburbane planerisch-stadtpolitische Möglichkeitsstruktur**
Bevölkerung überwiegend junge Familien	Zunahme von Rentner*innen und *empty nesters*
Vor allem direkte soziale Nachbarschaftskontakte, kaum zivilgesellschaftliche Organisationen	Gewachsene Gemeinschaften und Zivilgesellschaft in Nachbarschaften
Kleinteilige, semi-professionelle Eigentümerstrukturen	Zusammengelegte und professionalisierte Eigentümerstrukturen
Kapitalisierungsinteressen der Landeigentümer*innen	Kapitalinteressen der Landeigentümer*innen
Landeigentümer*innen Teil der Wachstumskoalitionen	Landeigentümer*innen nicht länger Teil der Wachstumskoalitionen
Wenige flächendeckende Naturschutzbelange	Klimaanpassung und Flächenschutz als flächendeckende Naturschutzbelange
	Bedeutungszunahme wohnortnaher Naherholung
Verlagerung der Anlässe in Innenbereich	

Eigene Darstellung

Politökonomisch bedeutender sind allerdings veränderte Rahmenbedingungen für weitere potenzielle Protestakteur*innen. Nach zwei Jahrzehnten der Reurbanisierung haben sich nicht nur die Innenstädte dramatisch verändert. Auch die Situation in den Vorstädten hat sich verändert. Die Stadterweiterung kehrt nun zwar in die Außenbezirke zurück, ist dort aber mit einer völlig veränderten Situation konfrontiert, die nun die bisher nicht gekannten AWK ermöglicht. Nicht nur ist das Suburbane urbaner geworden (Frank in diesem Band) – vielmehr erscheint auch die Suburbanisierung »reurbanisiert« und ehemalige Partner*innen subur-

baner Wachtumskoalitionen haben »die Seiten gewechselt«. Insbesondere sind die Landwirt*innen nicht länger Teil der städtischen Wachstumskoalitionen, da sie für innerstädtische Projekte nicht benötigt wurden und nun gefestigte Bindungen fehlen. Stattdessen gibt es eine neue Wertschätzung landwirtschaftlicher Flächen und es steigen die Umsätze für landwirtschaftliche Produkte. Dies und die veränderten politischen Bedingungen führen zu einem neuen Selbstbewusstsein der Landwirte, sich für ihre langfristigen Interessen und die der Gesellschaft einzusetzen und ihr Land nicht nur an den Meistbietenden zu verkaufen (Koch 2018). Auch die Position der Naturschutzverbände hat sich verändert. Einerseits besitzen sie seit 2011 Klagebefugnis in Bauleitplanungsverfahren (Schmidt et al. 2014), andererseits sind siedlungsnahe Grünflächen zu einem Schlüsselthema bei der Vermeidung thermischer Belastungen im Klimawandel geworden und auch das Schutzgut »Fläche« in der öffentlichen Diskussion bedeutender. Hieraus ergeben sich auch gänzlich neue inhaltliche Allianzen zwischen Landwirt*innen und Naturschutzverbänden (Bertram/Bertram 2019).

Schließlich verändern auch Städtebau und Architektur der neuen suburbanen Quartiere selbst die Möglichkeitsstruktur lokalen Planungsprotests. Die Konzepte unterscheiden sich deutlich von dem bestehenden Wohnungsbestand aus freistehenden Einfamilienhäusern der 1980er und 1990er Jahre sowie den Großsiedlungen der 1960er und 1970er Jahre. Sie sind dicht, mit Wohnungen als vorherrschender Wohnform, viel kleineren Grundstücken und – zumindest in den Renderings der Ideenwettbewerbe – vielen hochwertigeren öffentlichen Freiräumen. Während die Vorstädte kompakter werden, verringern sich die Abstände zu den Hinterhöfen potenzieller »NIMBYs«. Die Bewohner*innen der bestehenden Vorstädte halten diese Form der Stadtentwicklung für unangemessen und sehen darin eine Bedrohung ihrer Lebensweise, einen Versuch der Profitmaximierung und weniger einen Versuch, den Flächenverbrauch zu reduzieren.

Neuer Planungsprotest in Antiwachstumskoalitionen

Antiwachstumskoalitionen als neuer Typ lokalen Planungsprotests

Innerhalb der so veränderten planerisch-stadtpolitischen Möglichkeitsstruktur entstehen an den Rändern bundesdeutscher Großstädte Antiwachstumskoalitionen (Bertram/Bertram 2019). Sie stellen lose Verbindungen zwischen heterogenen Aktuer*innen dar, die punktuelle strategische Allianzen und Zweckbündnisse bilden. Betroffene Bürger*innen, zivilgesellschaftliche Organisationen, Landwirt*innen und andere Gewerbetreibende, Parteien und politische Gremien der sublokalen Ebene, in mindestens einem Fall aber auch Nachbarkommunen verbin-

den ähnliche Interessen – oder als kleinster gemeinsamer Nenner die Ablehnung eines geplanten Projekts.

Antiwachstumskoalitionen stellen eine erhebliche Ausweitung der Reichweite lokalen Planungsprotests dar, der in der Regel von relativ kleinen Bürgerinitiativen oder anderen lokalen Organisationen und Gruppen getragen wird. Zwar kann es auch zwischen diesen Initiativen zu Kontakten und Austausch kommen, doch sind die jeweiligen Netzwerke durch gegensätzliche Interessen und Anliegen, räumliche Distanz und bestehende Gruppenzugehörigkeiten begrenzt (Bertram 2019). Auch die »Mitgliedschaft« in Antiwachstumskoalitionen ist nicht formalisiert. Die Koalitionen werden durch konzertiertes Handeln, abgestimmte Programmatik, Vernetzung und manchmal gegenseitige Unterstützung einzelner Akteur*innen gebildet. In der Regel gibt es jedoch keine Veranstaltungen, bei denen alle Partner*innen zusammenkommen, keine gemeinsamen Erklärungen und keine übergreifenden Organisationen. Sie sind ein analytisches Konzept zur Beschreibung informeller Netzwerke verschiedener Organisationen, die durch gemeinsame Ziele verbunden sind, ohne dass die Beteiligten zwangsläufig wissen, dass sie in einem solchen Netzwerk agieren. Bis zu einem gewissen Grad können sie Partner*innen mit sonst gegensätzlichen Ansichten oder Interessen einschließen. Erkennbar wird dies insbesondere bei Koalitionen, denen sowohl Naturschutz- als auch Landwirtschaftsverbände zugerechnet werden, die sich bei vielen anderen Gelegenheiten uneins über die Landnutzung sind.

Damit lässt sich die Koalitionsbildung auch als zweite Mobilisierungsstufe verstehen: In den Fallstudien bildeten zunächst entweder betroffene Anwohner*innen oder Landwirt*innen eine Ad-hoc-Bürgerinitiative oder nutzten einen bestehenden lokalen Verein. Wie andere Protestakteur*innen mobilisierten sie weitere Mitglieder der lokalen Öffentlichkeit, sowohl Einzelpersonen als auch bestehende Gruppen oder Verbände. Im Laufe der Ereignisse wurde diese Gruppe zum Kern eines größeren und weniger konsolidierten Netzwerks – die Antiwachstumskoalition. Die Mobilisierung für die Koalition erfolgt weniger direkt und mag manchmal eher zufällig erscheinen, da die »Mitglieder« einzeln und unabhängig voneinander die Entscheidung treffen, ähnliche politische Positionen zu übernehmen und öffentlich zu vertreten. Diese Entscheidung führt dazu, dass sie von außen als »Gegner*innen« und somit als Teil der Koalition betrachtet werden, unabhängig von der tatsächlichen Unterstützung oder (meist bilateralen) Zusammenarbeit.

Beispiele für Akteurskonstellationen und Politisierung in Antiwachstumskoalitionen

Innerhalb des eingangs genannten Forschungsvorhabens wurden in fünf Fallstudien mindestens Ansätze für Antiwachstumskoalitionen gefunden, ein sechster Fall, die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) »Münchner Norden« wurde

nicht eigenständig untersucht, besitzt aber starke Bezüge zum zweiten Fall in der bayrischen Landeshaupt, der SEM »Münchner Nordosten« (Tab. 2). Die am stärksten ausgeprägte AWK, an der auch Umlandkommunen und deren Vertreter*innen in regionalen Gremien beteiligt sind, findet sich im Nordwesten Frankfurts, wo der »Stadtteil der Quartiere« entstehen soll. In einem weiteren Frankfurter Fall (Erweiterungsgebiet »Am Eschbachtal«), im Fall des neuen Hamburger Stadtteils Oberbillwerder und in Freiburg ist das Akteursspektrum der jeweiligen AWK hingegen nicht vollständig ausgebildet.

Damit gibt die Akteurskonstellation bereits Aufschluss über Teile der lokalen planerisch-stadtpolitischen Möglichkeitsstruktur. Das Anwohner*innen in allen AWK vertreten sind, ist zunächst auf deren Betroffenheit zurückzuführen. In den (unvollständigen) Koalitionen in Hamburg und den beiden Frankfurter Fällen nehmen sie eine führende Rolle ein. Dass sie aber auch in den von Landwirt*innen dominierten Koalitionen in München und Freiburg akzeptiert sind, hängt auch damit zusammen, dass in den von ihnen gegründeten Bürgerinitiativen eine überdurchschnittliche Ressourcen- und Kompetenzausstattung erkennbar ist. Sie fällt insbesondere in den Fällen auf, in denen von der Sozialstruktur unterschiedliche Quartiere an die Neubauvorhaben angrenzen. Es zeigt sich, dass viele Vorstadtbewohner*innen, die in diesen Bürgerinitiativen aktiv sind, in den vor wenigen Jahrzehnten neu entstandenen Vorstadtsiedlungen zudem eine lokale Zivilgesellschaft mit aufgebaut oder weiterentwickelt haben. So bestehen vielfältige lokale Netzwerke und teils bereits Erfahrungen mit Planungsprotesten, aus denen in München und Hamburg dauerhafte Vereine hervorgegangen sind, die sich für die lokale Umwelt und das kulturelle Erbe einsetzen. Die lokale Zivilgesellschaft wird durch Organisationen auf gesamtstädtischer und überörtlicher Ebene ergänzt, insbesondere die institutionalisierten Natur- und Umweltschutzverbände.

Landwirt*innen, durch Flächeneigentum einst wichtige Teile der Wachstumskoalitionen, sind nun zentraler Bestandteil fast aller AWK mit Ausnahme eines Gebiets in städtischem Besitz (»Am Eschbachtal«). Im Münchner Norden und in Freiburg waren sie sogar die ersten, die sich gegen die geplanten Stadterweiterungen wehrten. Sie gründeten BI-ähnliche, aber stark professionalisierte Organisationen, in München etwa unterstützt durch eine Marketingagentur, die eine Kampagne für den Kampf um den »Heimatboden« erstellte (Koch 2018). Dabei leistete zunächst eine Bürgerinitiative aus dem Münchner Nordosten Aufbauhilfe, die schon seit Jahren ohne großen Erfolg aktiv war und bei der die Landwirt*innen nur eine untergeordnete Rolle spielten. Die Unterstützung zahlte sich aus, mobilisierten schnelle Erfolge im Münchner Norden doch auch im Nordosten zusätzliche Ressourcen, insbesondere landwirtschaftliche Akteur*innen und Teile der lokalen politischen Elite.

*Tab. 2: Akteur*innen in den Antiwachstumskoalitionen*

Stadt	**Hamburg**	**Frankfurt a.M.**		**Freiburg**	**München**	
Urban Expansion	*Oberbillwerder*	*Am Eschbachtal*	*Stadtteil der Quartiere*	*Dietenbach*	*Münchner Nordosten*	*Münchner Norden (keine Fallstudie)*
Anwohnende	●	●	▫	▫	●	▫
Landwirt*innen	◊		●	●	▫	●
lokaler Verein	▫	▫	▫	▫	▫	▫
supralokale Naturschutz-verband			▫	▫	◊	▫
Bauernverband			▫	▫	▫	▫
Ortsbeirat/ Bezirksausschuss o.Ä.		▫	▫		▫	▫
Opposition im Stadtrat	▫		▫		▫	▫
Nachbarkommunen			▫			

(● = Hauptakteur*in, ▫ = weitere Akteur*in, ◊ = Unterstützer*in)

Von besonderer Bedeutung ist die in den länderspezifischen Kommunalverfassungen festgelegten Kompetenzen der untersten politischen Ebene der Orts- und Bezirksvertretungen (Kienast/Bertram 2022). In München besteht mit den Bezirksausschüssen ein besonders gut ausgestattetes Gremium, das oftmals als »Sprachrohr« der Bewohner*innen fungiert – auch solcher, die protestieren. In den beiden Münchner Fällen können die jeweiligen Bezirksausschüsse ebenso wie örtliche Abgeordnete des Landtags als AWK-»Mitglieder« angesehen werden. Auffällig ist hier, dass mehrere CSU-Vertreter*innen eine sehr aktive Rolle übernommen haben, obwohl die Partei die beiden SEM auf Stadtebene zunächst unterstützte (s.u.). Ähnlich verhält es sich bei den Grünen: Auf Bezirks- und Landesebene wird erhebliche Kritik geäußert, die Vorhaben im entscheidenden Stadtrat aber unterstützt. Eine ähnliche Konstellation wurde in Frankfurt von den Protestierenden zunächst nicht erkannt und der weit schlechter gestellte Ortsbeirat zunächst als untätig kritisiert. In Hamburg orientiert sich die Politik in den deutlich größeren Bezirken stärker an den Mehrheitsverhältnissen im Stadtparlament. In Freiburg wiederum fehlt ein politisches Gremium auf Ortsebene, was neben der fast einstimmigen Unterstützung durch den Stadtrat die Möglichkeiten der dortigen AWK stark einschränkt. Damit wird die Bedeutung der Ortspolitik gerade durch ihr Fehlen deutlich: Beim Freiburger Bürgerentscheid stand der stadtweiten Mehrheit für den neuen Stadtteil eine deutliche lokale Ablehnung entgegensteht, die in der verfassten Politik nicht vertreten wird (Kienast/Bertram 2022).

Alle sechs Stadtentwicklungsprojekte sind auch gesamtstädtisch Gegenstand kommunalpolitischer Kontroversen. Da jedoch die Wohnungs- und Bezahlbarkeitskrise für fast alle politischen Parteien oberste Priorität hat, gab es zumindest in Frankfurt, Freiburg und – anfangs – München parteiübergreifende Unterstützung. Nur einige linke Fraktionen und sehr kleine Wählervereinigungen lehnten die Projekte in den Stadträten ab. Allein im Stadtstaat Hamburg sprach sich auch die CDU-Opposition von Anfang an gegen die Pläne für »Oberbillwerder« aus. In München hat die CSU im Landtagswahlkampf die Seiten gewechselt, um sich mit der traditionell starken Bauernlobby zu verbünden und die Unterstützung in den ländlichen Gebieten Bayerns zu sichern. Die Sozialdemokrat*innen und die traditionell wachstumsskeptischen Grünen hingegen unterstützen alle sechs Projekte. In München sind sie zudem Verfechter*innen der SEM als Mittel zur Senkung der Wohnkosten. Der »Stadtteil der Quartiere« ist der einzige, der erhebliche Auswirkungen auf die Nachbargemeinden hat. Dies hat zur Folge, dass in Frankfurt die meisten Aktivist*innen der Bürgerinitiative sowie die betroffenen Landwirt*innen aus den umliegenden Gemeinden stammen und die örtlichen Stadtverordneten und politischen Parteien das Projekt unabhängig von der Parteilinie innerhalb der Stadt Frankfurt ablehnen und in der AWK wichtige Partner*innen sind.

Die Akteurszusammensetzungen der untersuchten AWK zeigen, dass aus den von Molotch (1976) als schwach beschriebenen Gegner*innen der Wachstumskoaliti-

on ernsthafte Konkurrent*innen geworden sind, die etwa in Freiburg einen Bürgerentscheid, in München einen zeitweisen Verzicht auf das potenziell in das Eigentum eingreifende Planungsinstrument der SEM und in Frankfurt eine De-Facto-Ablehnung der Regionalversammlung erzwangen. Zugleich zeigt sich, dass die Ressourcen und Möglichkeiten weiterhin begrenzt sind, der Bürgerentscheid verloren und die SEM wieder aufgenommen wurden und sich erst zeigen muss, ob Alternativstandorte in der Region Frankfurt den Wohnraumbedarf decken können. Jenseits der Einzelbeispiele zeigt bereits der Akt des Zusammenschlusses (Warren 2001) in AWK eine erkennbare Politisierung des oftmals als unpolitisch, weil eigennützig gescholtenen »Betroffenenprotests« (Othengrafen/Sondermann 2015), denn viele der beteiligten Akteur*innen sind parteipolitisch aktiv oder in lobbyistische Strategien eingebunden. Durch die Bildung der AWK verändern ihre Mitglieder also selbst die suburbane Möglichkeitsstruktur und tragen mit zu deren »Erwachen« als emanzipierte und politisierte Teile der Stadtgesellschaft bei.

Dabei überbrücken sie auch Grenzen zwischen politischen Lagern und zwischen sonst gegensätzlichen Interessen wie Umweltschutz und Landwirtschaft. Dies führt einerseits zu einer stärker gemeinwohlorientierten Argumentation, die persönliche Betroffenheit nur als eine Begründung anführt und darüber hinaus nicht standortgebunden ist. Diese argumentative Vernetzungsleistung ist ebenfalls nur in der veränderten suburbanen Möglichkeitsstruktur denkbar. Alle Akteur*innen sind in einem Bestreben um den Schutz von Boden und Land verbunden, die von den einen als ökologisches oder kulturelles Schutzgut und von den anderen als Produktionsgrundlage angesehen werden. Die wohlhabenderen Anwohner*innen in Vorstädten sind in der Regel Eigentümer*innen, die ihr Kapital schützen. Im Gegensatz dazu sind vor allem Landwirt*innen, die nicht Eigentümer*innen des Bodens sind, darauf angewiesen, diesen für die Landwirtschaft zu nutzen, um Umsatz zu erzielen. Mit steigenden Gewinnen aus der landwirtschaftlichen Produktion sind mittlerweile auch die Landbesitzer*innen weniger an einer Kapitalisierung interessiert, sondern wollen ihre langfristigen Interessen schützen. Statt wie zu Zeiten der Wachstumskoalitionen das Wachstum der Städte durch eine intensivere Landnutzung zu unterstützen, sehen sie das Wachstum heute im Anbau von Nutzpflanzen. In vielen Fällen ist ein erneuerter Stolz, Lebensmittel zu produzieren, Menschen zu ernähren und die natürlichen Produktionsgrundlagen zu schützen erkennbar. All dies ist im Namen der Münchner Initiative »Heimatboden« zusammengefasst. Unter Umweltschützer*innen wiederum hat der Flächenschutz im vergangenen Jahrzehnt auch durch Gesetzesänderungen deutlich an Bedeutung gewonnen (Karrenstein 2019). Dieser stellt zudem eine geeignete Basis für die Zusammenarbeit mit Landwirtschaftsverbänden dar.

Suburbane sub- und reurbanisierte Suburbia-Kritik: Von Antiwachstum zu Postwachstum?

Gerade in Raumsoziologie und Planungswissenschaften ist die Kritik an der gebauten und vor allem sozialen Umwelt suburbaner Stadterweiterungen seit Jahrzehnten fester Teil der wissenschaftlichen Auseinandersetzung. Ihr gesellschaftspolitisches Gegenstück war bislang jedoch nicht innerhalb der viel gescholtenen Vorstädte selbst zu finden, sondern in innerstädtischen Bewegungen und Protesten (Frank in diesem Band). In der Bundesrepublik waren selbst so genannte »NIMBY«-Proteste selten in suburbanen Gebieten anzutreffen (Menzl 2014). Die zuvor dargestellten AWK stellen nur in Teilen eine Suburbanisierung dieser kritischen Haltung dar – insbesondere dort, wo ökologisch motivierte Kritik unter Anerkennung der geringen Nachhaltigkeit der suburbanen Lebensweise wesentlicher Teil der Motivation und Begründung des lokalen Planungsprotests sind. Sie beinhalten vielmehr zu einem erheblichen Teil endogene, spezifisch suburbane sowie exurbane Anlässe und Forderungen: Dies betrifft den landwirtschaftspolitischen Aspekt des Flächen-, Produktions- und Strukturerhalts ebenso wie Bezüge zur lokalen Identität, die etwa in Verweisen auf suburbane Lebensweise – ggf. auch Kultur –, bauliche Form oder Sozialstruktur zum Ausdruck kommt. Die lokalen Akteur*innen sehen sich hier insbesondere durch die »reurbanisierten« städtebaulichen Formen und Dichten neuer Quartiere herausgefordert, die sich stärker an urbanen Vorbildern orientieren als an dem, was bislang auch in der Fachwelt als suburban konnotiert galt und den Erfahrungen und Gewohnheiten der Bevölkerung in angrenzenden Bestandsgebieten entspricht. Ihre Kritik reproduziert somit in Teilen hergebrachte Dichotomien zwischen Urbanität und Suburbanität.

Zugleich finden sich auch in den AWK selbst Aspekte einer gesellschaftlichen Reurbanisierung: Obwohl ihre Mitglieder zumindest in Teilen Suburbanit*innen sind orientieren sie sich in ihrer Argumentation stark an veränderten Lebensweisen und Standortpräferenzen und hinterfragen, ob diejenigen, die heute in die »Schwarmstädte« ziehen, tatsächlich ihre neuen Nachbar*innen werden wollen. Sie selbst und ihre Bestandsquartiere haben zum Teil eine erhebliche Urbanisierung in Bezug auf Emanzipation, aber auch Historizität hinter sich, wie die veränderte planerisch-stadtpolitische Möglichkeitsstruktur belegt. Die Konzentration auf lokale Identität ist seit Castells ein wesentliches Kennzeichen »urbaner« sozialer Bewegungen und Proteste (Castells 1983). Und schließlich ist die wesentliche artikulierte Alternative die der (innerstädtischen) Bestandsentwicklung und Nachverdichtung. So werden etwa in Freiburg sämtliche Potenzialgebiete erhoben und mit der Ausweisung gegengerechnet.

Hier verbindet sich die aktuelle suburbane Planungskritik mit der planerischen Suburbanisierungskritik. Die AWK greifen bestehende Leitbilder einer kompakten Siedlungsstruktur und Flächeneinsparziele auf, legen sie aber radikaler aus, als dies

die räumliche Planung zumindest in ihrer praktischen Anwendung derzeit tut bzw. als möglich erachtet und wendet sie gegen die Bestrebungen zur Stadterweiterung und Urbanisierung der angestammten vorstädtischen Situation. Angesichts des eigenen – bei Wohnstandortwahl allerdings ebenfalls leitbildkonformen und staatlich geförderten – suburbanen Lebensstils, Flächen- und Ressourceninanspruchnahme vieler Kritiker*innen mag dies widersprüchlich oder gar opportunistisch erscheinen. Zugleich gelingt es ihnen jedoch, zentrale Widersprüche zwischen Anspruch und Realität aktueller Stadtentwicklungsplanung zwischen Klimaschutz und Klimaanpassung, Kompaktheit und Flächeninanspruchnahme, Verkehrsvermeidung und Überlastung der Infrastruktur sowie Metropolisierung, »Wachstumsschmerzen« und ländlicher Bestandsentwicklung aufzuzeigen. Einfache Alternativen, die eine Verlagerung der geplanten Quartiere nach dem so genannten »St. Florians-Prinzip« vorsehen und dortige Beeinträchtigungen egoistisch in Kauf nehmen würden, sind in der Argumentation der AWK hingegen explizit nicht zu finden – wenn man so will, auch das entweder ein Effekt der Koalitionsbildung oder eine Orientierung an »urbaner« Toleranz.

So interpretiert stünden die AWK auch dem Postwachstumsdiskurs nahe (vgl. Menzl in diesem Band), doch ist hier eine Relativierung angebracht: Zwar werden, die beschriebenen Argumente übernommen, in Teilen wachstumskritische Fragen etwa zur Gleichzeitigkeit von Wachstum und Schrumpfung in den Herkunftsregionen der Zuziehenden gestellt, Prognosen und Trendfortschreibungen hinterfragt und Kehrseiten des Stadtwachstums betont. Mit Ausnahme von klassischen Natur- und Umweltverbänden, die in ihren Forderungen kaum über die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung hinausgehen, sind allerdings bislang keine Aktuer*innen aus der Postwachstumsbewegung in den AWK in Erscheinung getreten – auch nicht in Frankfurt und Freiburg, wo radikalere Teile der Umwelt- und Klimaschutzbewegung sich in anderen Fällen durchaus in stadtentwicklungspolitische Auseinandersetzungen eingebracht haben. Die bisherigen Mitglieder der AWK hingegen sind für solche Radikalität eher unverdächtig, haben sie doch selbst oftmals am Wachstum als Suburbanit*innen oder Landeigentümer*innen partizipiert.

Die Überschneidungen zeigen aber auch, dass der Begriff der AWK mindestens missverständlich ist: Die Vorsilbe »Anti« stellt den abwehrenden Teil der Forderungen in den Vordergrund, verkennt die »doppelte Signatur« von Protest (Rucht 2001), der stets nicht nur *gegen*, sondern auch *für* etwas eintritt, und stellt eine Nähe zum häufig negativ konnotierten »NIMBY«-Begriff her (Lake 1993). Ginge es nicht auch darum, die nicht nur konzeptionelle Nähe zu den städtischen Wachstumskoalitionen zu betonen, müsste man wohl von wachstumskritischen Koalitionen sprechen. Doch sind AWK gerade für die Wachstumskoalitionen, »gegen« die sie sich positionieren, bedeutsam: Einerseits können letztere an ersteren wachsen, benötigten sie doch schon immer eine gewisse Opposition, um trotz teils widerstrei-

tender Interessen eine Koalition zu formen (Molotch 1976). Zwar sind AWK gerade der Beleg, dass sich die Ressourcenmobilisierung der Gegner*innen deutlich verbessert hat (Lipsky 1968), doch könnte dies auch lediglich zu einer noch stärkeren Gegenmobilisierung seitens der Wachstumskoalitionen führen. Andererseits ist eine Konsequenz gerade der argumentativen Anklänge an den Postwachstumsdiskurs, dass sie nicht länger »nur« Wettbewerbskoalitionen sind, die allein den Ort des Wachstums bestimmen (Domhoff 2005). Längst wird lokal auch darüber verhandelt, ob überhaupt gebaut wird: Trotz »neuer Suburbanität« kann die »reurbanisierte« Baulandausweisung nicht länger von einer Ubiquität der Standorte ausgehen, kann Urbanität nicht ohne ein Mindestmaß an Zentralität »produziert« werden und ist die Wohnstandortwahl trotz Wohnraummangel zumindest in entscheidenden Segmenten weiter selektiv. Entsprechend ist »Bauen, Bauen, Bauen« heute das – durchaus auch sozialpolitisch motivierte – Mantra von kommunalpolitischen Teilen der städtischen Wachstumskoalitionen (Pätzold 2021). Wachstumsaffine Kommunalpolitiker*innen bedürfen dieser affirmativen Losung jedoch auch, weil längst die Frage verhandelt wird, ob überhaupt gebaut werden muss (Fuhrhop 2015; Fuhrhop 2020).

Literatur

Bertram, Grischa Frederik (2014): »Wir sind die Zielgruppe! Zur Bedeutung bürgerschaftlichen Protests bei der Konstruktion von Zielgruppen«, in: Uwe Altrock/Sandra Huning/Thomas Kuder/Henning Nuissl (Hg.), Zielgruppen in der räumlichen Planung. Konstruktionen, Strategien, Praxis, Berlin: Verlag Uwe Altrock (Planungsrundschau, 21).

Bertram, Grischa Frederik (2019): »Aber nicht so!«. Theorie und Praxis, Ansprüche und Wirklichkeiten bürgerschaftlichen Planungsprotests in Berlin 2005 bis 2015, Kassel: Universitätsbibliothek Kassel, https://doi.org/10.17170/kobra-20190129119

Bertram, Grischa Frederik/Altrock, Uwe (2020): »Auf dem Weg zur Normalität: Planungsbezogener Protest und planerische Reaktionen«, in: Raumforschung und Raumordnung Spatial Research and Planning 78 (2), S. 1–17, https://doi.org/10.2478/rara-2019-0059.

Bertram, Grischa Frederik/Bertram, Henriette (2019): »Neuer suburbaner Protest? Von »NIMBYs« über politischen Planungsprotest zu Antiwachstumskoalitionen«, in: Raumplanung (6), S. 48–54.

Bertram, Grischa/Altrock, Uwe (2021a): Aktuelle Strategien zum Umgang mit einem dynamischen Stadtwachstum. Endbericht. vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. Berlin, https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload

/08_publikationen/studien/PDFs/Studien_Befragungen/2021_Wachstumsschmerzen_Langfassung_zur_Schriftenreihe_Nr._30.pdf.

Bertram, Grischa/Altrock, Uwe (2021b): Wachstumsschmerzen. Kommunale Strategien und ihre Wirkungen. Berlin: vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V. (vhw Forschung, 30), https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publikationen/vhw-schriftenreihe-tagungsband/PDFs/vhw_Schriftenreihe_Nr._30_Wachstumsschmerzen_web.pdf.

Bertram, Henriette (2021): Genderverhältnisse und (suburbaner) Raum – Wechselwirkungen, Wandel und Rolle der Planung, Kassel: Universitätsbibliothek Kassel, https://doi.org/10.17170/kobra-202105314028

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)/Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2008): Expertise »Stadtrendite durch kommunale Wohnungsunternehmen«. Abschlussbericht, Berlin/Bonn, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2008/DL_ON012008.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

Butzlaff, Felix (2016): Die neuen Bürgerproteste in Deutschland. Organisatoren – Erwartungen – Demokratiebilder, Bielefeld: transcript, https://doi.org/10.1515/9783839433416

Castells, Manuel (1983): The city and the grassroots. A cross-cultural theory of urban social movements, London: University of California Press.

Cotgrove, Stephen/Duff, Andrew (2003): »Middle-Class Radicalism and Environmentalism«, in: Jeff Goodwin/James M. Jasper (Hg.), The social movements reader. Cases and concepts, Malden: Blackwell Publishing Ltd., S. 71–80.

Domhoff, G. William (2005): Power at the local Level: Gorwth Coalition Theory, https://whorulesamerica.ucsc.edu/local/growth_coalition_theory.html

Eisinger, Peter K. (1973): »The conditions of protest behavior in American cities«, in: American Political Science Review 67 (01): S. 11–28.

England, Kim V.L. (1993): »Suburban Pink Collar Ghettos: The Spatial Entrapment of Women?«, in: Annals of the Association of American Geographers 83 (2): S. 225–242, https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1993.tb01933.x.

Frank, Susanne (2003): Stadtplanung im Geschlechterkampf. Stadt und Geschlecht in der Großstadtentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts, Opladen: Leske + Budrich, https://doi.org/10.1007/978-3-663-11479-6_8

Fuhrhop, Daniel (2015): Verbietet das Bauen. Eine Streitschrift, München: oekom Verlag.

Fuhrhop, Daniel (2020): Verbietet das Bauen! Streitschrift gegen Spekulation, Abriss und Flächenfraß, München: oekom Verlag.

Fuhse, Jan (2006): »Gruppe und Netzwerk – eine begriffsgeschichtliche Rekonstruktion«, in: Berliner Journal für Soziologie 16 (2), Berlin: Springer VS, S. 245–264.

Gans, Herbert J. (1962): »Urbanism and suburbanism as ways of life. A re-evaluation of definitions«, in: Arnold M. Rose (Hg.), Human behaviour and social processes.

An interactionist approach, London: Routledge (International library of sociology).

Gestring, Norbert/Ruhne, Renate/Wehrheim, Jan (2014): Stadt und soziale Bewegungen, Wiesbaden: Springer VS, https://doi.org/10.1007/978-3-658-01398-1

Göb, Angelina (2019): »Heimat im Suburbanen?«, in: Martina Hülz/Olaf Kühne/Florian Weber (Hg.), RaumFragen: Stadt – Region – Landschaft. Heimat. Wiesbaden: Springer, S. 245–257.

Guggenberger, Bernd (2009): »Bürgerinitiativen«, in: Uwe Andersen/Wichard Woyke (Hg.): Handwörterbuch des politischen Systems der Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden: VS, Verl. für Sozialwissenschaften, S. 39–45.

Hayden, Dolores (1980): »What Would a Non-Sexist City Be Like? Speculations on Housing, Urban Design, and Human Work«, in: Signs 5 (3) Supplement. Women and the American City: The University of Chicago Press, S170-S187, https://doi.org/10.1086/495718

Jasper, James M. (2012): »Choice Points, Emotional Batteries, and Other Ways to Find Strategic Agency at the Microlevel«, in: Gregory M. Maney/Rachel V. Kutz-Flamenbaum/Deano A. Rohlinger/Jeff Goodwin (Hg.): Strategies for social change, Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, S. 23–42.

Karrenstein, Fabian (2019): »Das neue Schutzgut Fläche in der Umweltverträglichkeitsprüfung«, in: Natur und Recht 41 (2): Springer-Verlag, S. 98–104, https://doi.org/10.1007/s10357-019-3472-0.

Keil, Roger (2018): Suburban planet. Making the world urban from the outside in, Cambridge: Polity (Urban futures, 2018: 1).

Kienast, Gerhard/Bertram, Grischa Frederik (2022): Local Opportunity Structures for Planning-related Protest in major German Cities. AESOP Annual Congress. Tartu, 26.07.2022.

Koch, Josef (2018): »Felder statt Beton«, in: agrarheute (12), S. 26–30.

Kramper, Peter (2019): Neue Heimat. Unternehmenspolitik und Unternehmensentwicklung im gewerkschaftlichen Wohnungs- und Städtebau 1950–1982, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, https://doi.org/10.25162/9783515095181

Kühn, Manfred/Boeth, Henning/Nettelbladt, Gala (2020): »Zuwanderungspolitiken: Lokale Koalitionen in Hochschulstädten«, in: Björn Egner/Detlef Sack (Hg.), Neue Koalitionen – alte Probleme: Lokale Entscheidungsprozesse im Wandel, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 153–180, https://doi.org/10.1007/978-3-658-28452-7_8

Lake, Robert W. (1993): »Rethinking NIMBY«, in: Journal of the American Planning Association 59 (1), S. 87, http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=buh&AN=9608215013&site=ehost-live.

Lipsky, Michael (1968): »Protest as a Political Resource«, in: The American Political Science Review 62 (4), S. 1144–1158, https://doi.org/10.2307/1953909.

Logan, John R. (1976): »Logan on Molotch and Molotch on Logan: Notes on the Growth Machine-Toward a Comparative Political Economy of Place«, in: American Journal of Sociology 82 (2), S. 349–352, https://doi.org/10.1086/226313.

Logan, John R./Molotch, Harvey L. (1987): Urban Fortunes. The Political Economy of Place, Berkeley: University of California Press.

Lütke, Petra/Wood, Gerald (2016): »Das »neue« Suburbia?«, in: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.), Im Schatten der Reurbanisierung? Suburbias Zukünfte, Berlin: Franz Steiner Verlag, S. 349–360.

McAdam, Doug (1996): »Conceptual origins, current problems, future directions«, in: Doug McAdam (Hg.): Comparative perspectives on social movements, Cambridge: Cambridge University Press, S. 23–40.

Menzl, Marcus (2007): Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg: Campus Verlag.

Menzl, Marcus (2014): »Nimby-Proteste – Ausdruck neu erwachten Partizipationsinteresses oder eines zerfallenden Gemeinwesens?«, in: Norbert Gestring/Renate Ruhne/Jan Wehrheim (Hg.), Stadt und soziale Bewegungen, Wiesbaden: Springer VS, S. 65–82, https://doi.org/10.1007/978-3-658-01398-1_4

Meyer, David S. (2004): »Protest and Political Opportunity«, in: Annual Review of Sociology 30 (03600572): Annual Reviews, S. 125–145, https://doi.org/10.1146/annurev.soc.30.012703.110545

Molotch, Harvey (1976): »The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place«, in: American Journal of Sociology 82 (2), S. 309–332, https://doi.org/10.1086/226311.

Nolte, Paul (2011): »Von der repräsentativen zur multiplen Demokratie«, in: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.), Aus Politik und Zeitgeschichte 1–2/2011, S. 5–12.

Offe, Claus (2003): Demokratisierung der Demokratie. Diagnosen und Reformvorschläge, Frankfurt a.M.: Campus-Verlag.

Opp, Karl-Dieter (1996): »Gesellschaftliche Krisen, Gelegenheitsstrukturen oder rationales Handeln? Ein kritischer Theorienvergleich von Erklärungen politischen Protests« in: Zeitschrift für Soziologie 25 (3), S. 223–242, https://doi.org/10.1515/zfsoz-1996-0304

Opp, Karl-Dieter (2009): Theories of political protest and social movements. A multidisciplinary introduction, critique, and synthesis. London, New York: Routledge.

Othengrafen, Frank/Sondermann, Martin (2015): »Einführung: Proteste, Konflikte und die Kultur der Planung« in: Frank Othengrafen/Martin Sondermann (Hg.), Städtische Planungskulturen. im Spiegel von Konflikten, Protesten und Initiativen, Berlin: Uwe Altrock Verlag.

Pätzold, Ricarda (2021): »Bauen, Bauen, Bauen – aber wie und wo? Kommunale Instrumente der Bodenpolitik« in: KommunalPraxis: Fachzeitschrift für Verwal-

tung, Organisation und Recht. Spezial, https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/583489.

Pollack, Detlef (2000): Politischer Protest. Politisch alternative Gruppen in der DDR, Opladen: Leske + Budrich.

Rahn, Cornelia (2011): Restriktionen und Optionen in Suburbia. Genderspezifika von Arbeit, Mobilität und Sozialkapital im Berliner Umland. Dissertation, Humboldt Universität zu Berlin, Mathematisch-Naturwissenschaftliche Fakultät II, Berlin.Roth, Roland (2015): »Intermediäre Akteure in einer »vielfältigen Demokratie«, in: Forum Wohnen und Stadtentwicklung (5), S. 226–230, https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publikationen/verbandszeitschrift/FWS/2015/5_2015/FWS_5_15_Roth.pdf

Rucht, Dieter (2001): »Protest und Protestereignisanalyse. Einleitende Bemerkungen«, in: Dieter Rucht (Hg.): Protest in der Bundesrepublik. Strukturen und Entwicklungen, Frankfurt a.M.: Campus-Verlag, S. 7–25.

Rucht, Dieter (2006): »Politischer Protest in der Bundesrepublik: Entwicklungen und Einflussfaktoren«, in: Beate Hoecker (Hg.), Politische Partizipation zwischen Konvention und Protest. 1. Auflage, Leverkusen: Budrich, S. 184–208.

Sandercock, Leonie/Forsyth, Ann (1992): »A Gender Agenda: New Directions for Planning Theory«, in: Journal of the American Planning Association 58 (1), S. 49–59, https://doi.org/10.1080/01944369208975534.

Schierup, Carl-Ulrik/Ålund, Aleksandra/Kings, Lisa (2014): »Reading the Stockholm riots – a moment for social justice?«, in: Race & Class 55 (3), S. 1–21.

Schmidt, Alexander/Schrader, Christian/Zschiesche, Michael (2014): Die Verbandsklage im Umwelt- und Naturschutzrecht, München: Beck Verlag.

Selle, Klaus (2015): »NIMBY, NIMFYE, LULU und andere… Vom Umgang mit Eigen-Sinn, oder: Gemeinwohl als Verfahren«, in: PND online (01/2015), https://www.planung-neu-denken.de/content/view/316/41.

Silver, Marc L./Melkonian, M. (1995): Contested terrain. Power, politics and participation in suburbia, Westport: Greenwood Press.

Strom, Elizabeth (1996): »In Search of the Growth Coalition. American Urban Theories and the Redevelopment of Berlin«, in: Urban Affairs Review 31 (4), S. 455–481, https://doi.org/10.1177/107808749603100402.

Tarrow, Sidney G. (2011): Power in movement. Social movements and contentious politics. 3. Auflage, Cambridge: Cambridge University Press.

Walks, Alan (2013): »Suburbanism as a Way of Life, Slight Return«, in: Urban Stud 50 (8), S. 1471–1488, https://doi.org/10.1177/0042098012462610.

Warren, Mark (2001): Democracy and association, Princeton: Princeton University Press.

Wirth, Louis (1938): »Urbanism as a Way of Life«, in: The American Journal of Sociology 44 (1), S. 1–24, https://doi.org/10.1086/217913

Tabellen

Tabelle 1: Bertram, Grischa Frederik (2022): Ursprüngliche und veränderte planerisch-stadtpolitische Möglichkeitsstrukturen für lokalen Planungsprotest.
Tabelle 2: Bertram, Grischa Frederik (2022): Akteur*innen in den Antiwachstumskoalitionen.

Decrypting Suburbia

Makroanalysen mittels eines kleinräumigen Indikators zur sub:urbanen Binnendifferenzierung deutscher Großstadtregionen

Maik Kiesler, Timo Baldewein, Carsten Keller

1 Einleitung

In Deutschland lebten 2017 etwa 77 Prozent der Bevölkerung in »dicht und mittelstark besiedeltem Gebiet« (Destatis 2019: 23). Blickt man 2018 nur auf die 48 Großstadtregionen (in Deutschland liegende Regionen mit mindestens einer Zentralstadt von über 100.000 Einwohner*innen), so leben hier 62 Prozent der deutschen Bevölkerung. Davon fallen 32 Prozent (26,5 Millionen) auf die 82 Zentralstädte selbst, 30 Prozent (25,2 Millionen) auf ihre 3.151 umliegenden Gemeinden. Diese Großstadtregionen machen entsprechend den größten Teil der Bevölkerung Deutschlands aus.[1] Nach einer Phase der Suburbanisierung (hauptsächliches Bevölkerungswachstum im Umland) in den 1990ern und einer Phase der Reurbanisierung (hauptsächliches Bevölkerungswachstum in Zentralstädten) in den 2000ern (Burdack/Hesse 2006), sind aktuelle Dynamiken von einer Gleichzeitigkeit beider Prozesse geprägt, wobei die Suburbanisierung in den jüngsten Jahren die Reurbanisierung zu überholen beginnt (Milbert 2017; Dembski et al. 2021; Osterhage/Albrecht 2021).

Quantitativ verfahrende Forschungen zu Städten nutzen hauptsächlich großräumige Daten auf Gemeindeebene, um diese Prozesse zu beschreiben. Sie differenzieren entlang der administrativen Grenze der Zentralstädte und produzieren damit ein binäres Verständnis des Urbanen und Suburbanen, das auch das Bild einer vermeintlichen Homogenität dieser Räume befördert. Damit stehen diese quantitativ ausgerichteten Forschungen oftmals im Widerspruch zu Befunden, die dem suburbanen Raum eine Heterogenität diagnostizieren (Herfert/Aring 2001; Sieverts et al. 2005; Siedentop et al. 2006; Lütke/Wood 2016; Hesse/Siedentop 2018). Als Gründe

1 Die Kennwerte der Großstadtregionen basieren auf der im vorliegenden Beitrag umgesetzten Zuordnung und Auswertung, siehe auch Abschnitt 3 und 4.

für diesen Widerspruch lassen sich insbesondere eine eingeschränkte Verfügbarkeit kleinräumiger Daten und somit auch entsprechende methodische Zugängen nennen.

Die suburbanen Ränder der europäischen Stadt waren teils vor, sind aber spätestens seit der industriellen Urbanisierung bewohnt und bestehen aus verschiedenen Siedlungsformen wie alten Dörfern, Kleinstädten, Villenvororten oder Satelliten- und Trabantenstädten (Burdack/Hesse 2006; Harris 2010; Lütke/Wood 2016). Diese Siedlungsformen gehen mit einer Diversität von räumlichen und sozialen Strukturen in suburbanen Räumen einher (Siedentop et al. 2006; Kiesler/Keller 2019). Weiterhin führt eine zunehmende Fragmentierung der gebauten Strukturen innerhalb von Zentralstädten auch zu einer Entwicklung von suburbanen Räumen innerhalb ihrer administrativen Grenzen, sowohl am Rand der Kernstadt als auch in der Peripherie (Siedentop/Fina 2010; Keil 2018a; Frank 2020). Während großräumige Gemeindedaten zwar allgemeine Bevölkerungs- oder Bebauungsentwicklungen beschreiben können, bilden sie die sozialen und baulichen Heterogenitäten unterschiedlicher sub:urbaner Strukturen nicht ab.

Dieser Beitrag nimmt sich der bisher nur ansatzweise mittels quantitativen Daten erforschten sozialen und baulichen Heterogenität von sub:urbanen Räumen an, indem ein kleinräumiger Indikator zur Binnendifferenzierung deutscher Großstadtregionen entwickelt wird, um darauf aufbauend erste Makroanalysen von räumlichen und sozialen Strukturen der deutschen Großstadtregionen durchzuführen. Auf eine Rekapitulation des Forschungsstands zu Definitionen und Strukturen der deutschen Suburbia (Abschnitt 2) folgt ein Überblick bisheriger mittels quantitativer Daten verfahrender kleinräumiger Ansätze sowie eine Vorstellung des Indikators zur Binnendifferenzierung und kleinräumigen Analysen urbaner und suburbaner Räume (Abschnitt 3). Anschließend werden Analysen vorgestellt, bei denen verschiedene räumliche Muster der in fünf Raumtypen, von urban bis zu suburban, binnendifferenzierten Großstadtregionen betrachtet und sozialstrukturelle Entwicklungen beleuchtet werden (Abschnitt 4). Es sollen aktuelle Diagnosen wie die einer wachsenden Eigenständigkeit suburbaner Räume, der Gleichzeitigkeit von Re- und Suburbanisierung und sozialräumliche Muster geprüft und gegenüber Analysen vertieft werden, die als kleinste räumliche Einheit Gemeinden verwenden. Ausblickend werden weitere Analysemöglichkeiten des vorgestellten methodischen Verfahrens zur Binnendifferenzierung deutscher Großstadtregionen umrissen.

2 Forschungsstand: Definitionen und Entwicklungstrends suburbaner Räume

Zur Konstruktion des Indikators und der Kontextualisierung der darauffolgenden Analyse wird zunächst der Forschungsstand zu suburbanen Räumen rekapituliert. Suburbane Räume können nicht nur für sich allein, sondern nur im Kontext von Großstadtregionen und damit auch der Zentralstädte bestimmt und definiert werden. Definitionsansätze sowie räumliche und soziale Muster suburbaner Räume dienen hier aber nicht nur als Spiegel der Ergebnisse der späteren Analyse, sondern auch als eine Grundlage für die Entwicklung des Indikators.

2.1 Frühe Perspektiven: Von der Homo- zur Heterogenität suburbaner Räume

Die ersten Perspektiven auf suburbane Räume wurden durch die anglo-amerikanische Forschung geprägt. So findet sich eine Verknüpfung von Suburbia mit einem spezifischen Lebensstil bei Fava, die sie als Einfamilienhausgebiete geringer Dichte, bewohnt durch junge, weiße Mittelschichtsfamilien, beschrieb (Fava 1956). Während Fava eine kausale Beziehung zwischen der Bebauung und dem Lebensstil der Bewohner*innen Suburbias annahm, widersprach Gans dem deutlich (Gans 1962a). Vielmehr seien es der soziale Status und die Lebensphase, die die Lebensweise in Suburbia bedingten. Konsens der Forschung herrschte hingegen bei der Verortung Suburbias am Rand der Stadt (Gans 1962b; Friedrichs 1995), wobei Gans auch den inneren Rand der administrativen Grenze einer Zentralstadt miteinbezog (Gans 1962b). Neben der Lage galt auch eine nur geringe Ausstattung mit Infrastrukturen jenseits der primären Wohnnutzung als Definitionsmerkmal der Suburbia (Gans 1962b; Friedrichs 1995). Insbesondere diese Definitionsansätze sind auch im zeitgenössischen Diskurs sowohl im anglo-amerikanischen oder britischen (Gans 1969 [1967]; Watt 2009) sowie deutschen (Reicher/Hesse 2013; Menzl 2017) Kontext weiter prävalent, werden zugleich aber auch als zu wenig nuanciert oder stereotyp kritisiert (Hinchcliffe 2005; Vaughan et al. 2009; Walks 2013).

Während die anglo-amerikanische Forschung sich ab den 1990er Jahren mit der sozialen und funktionalen Diversifizierung der Suburbia durch migrantische Bevölkerung und ökonomische Aktivität beschäftigte (Phelps et al. 2006; Murphy 2007; Keil 2018b), erfuhr diese Diversität in Deutschland nur wenig Aufmerksamkeit. Es herrschte eine eher technische Definition der Suburbia vor, konzentriert auf die Distanz zu und Pendlerverflechtung mit der Zentralstadt (Friedrichs 1995; BMVI 2018). Nur langsam etablierte sich auch für Deutschland eine differenzierte Perspektive, zunächst vor allem ausgerichtet auf das bauliche »Mosaik« verschiedener Siedlungsformen (Burdack/Hesse 2006). Nichtsdestotrotz hat sich bis heute weder im anglo-amerikanischen noch im deutschen Kontext ein Konsens herausgebildet,

wie die Suburbia definiert und empirisch operationalisiert werden kann respektive sollte (Forsyth 2012).

Die deutsche Suburbanitätsforschung versuchte, sich mit zunehmender Differenzierung auch von der anglo-amerikanischen Perspektive auf Suburbanität zu entkoppeln und die Bedeutung des europäischen und deutschen Kontexts hervorzuheben (Burdack/Hesse 2006). Auf der empirischen Ebene verblieb die quantitative Stadtforschung aber dabei, allgemeine Trends der Bevölkerungsentwicklung auf der räumlichen Ebene von Gemeinden zu beschreiben: Einer Phase der Suburbanisierung in den 1990er Jahren folgte eine Phase der Reurbanisierung in den 2000er Jahren (ebd.). Seit der Jahrtausendwende wurden insbesondere die Unterschiede zwischen Westdeutschland (nur noch leichte Suburbanisierung am direkten Rand der Kernstädte) und Ostdeutschland (ausschließliche Reurbanisierung) beleuchtet und insgesamt ein Ende der Suburbanisierung diagnostiziert (Brake et al. 2001; BBSR 2016). Zudem wurde der nun existierenden deutschen Suburbia eine zunehmende Reifung unterstellt, so etwa im Diskurs um die sogenannte Zwischenstadt (Sieverts et al. 2005).

2.2 Aktuelle Perspektiven: Suburbane Räume im Kontext von Re- und Suburbanisierung

Stattdessen war die letzte Dekade von einer Gleichzeitigkeit von Re- und Suburbanisierung geprägt, die sich zwischen den Großstadtregionen nur geringfügig unterscheidet (Milbert 2017). Während einzelne suburbane Gemeinden zwar an Bevölkerung und Funktion gewinnen, kommen die wenigen vorliegenden empirischen Studien zu dem Ergebnis, dass sie dabei keine zur Zentralstadt vergleichbare Eigenständigkeit oder Funktionalität entwickeln (Krehl/Siedentop 2019). Eher übernehmen sie die Rolle als funktionale ›Außenposten‹, die für noch weiter entlegene suburbane Gemeinden eine Grunddaseinsvorsorge sicherstellen (Beetz 2019). Im Vergleich mit anderen suburbanen Gemeinden besser ausgestattet, werden diese ›Außenposten‹ von suburbanisierenden Haushalten bevorzugt (Siedentop et al. 2018). Nach Phelps ließen sich diese ›Außenposten‹ auch als Räume des »mid-urban« bezeichnen (Phelps 2017).

Auf der Suche nach einem besseren Verständnis der Gleichzeitigkeit von Re- und Suburbanisierung trat und tritt nun für den deutschen Kontext auch eine differenzierte Auseinandersetzung mit den Akteur*innen dieser Prozesse in den Vordergrund: Während die Reurbanisierung stärker durch junge Alleinstehende getrieben wird, tragen die Suburbanisierung vor allem junge Paarhaushalte (Simons/Weiden 2016; Welz et al. 2017). Dabei lässt sich auch diagnostizieren, dass ein großer Teil der jungen Paarhaushalte in den Städten verbleibt, dann allerdings seltener eine Familie gründet (Kiesler/Keller 2019). Weiterhin wird die Reurbanisierung zu einem bedeutenden Anteil durch internationale Migration und Flucht getragen (Welz et al. 2017;

Baldewein/Keller 2020). Insgesamt lässt sich festhalten, dass im Vergleich zur anglo-amerikanischen Forschung (Nijman 2020) für die deutsche Suburbia nur wenige Studien vorliegen, die die soziale Diversifizierung dezidiert betrachten (Herfert/Aring 2001; Lütke/Wood 2016; Kiesler/Keller 2019).

Sub- und Reurbanisierung werden zunehmend durch die angespannte Situation auf den Wohnungsmärkten in den Zentralstädten beeinflusst. Mangel und Verteuerung von urbanem Wohnraum setzen der Reurbanisierung Grenzen (Brombach et al. 2017) und können Suburbanisierungsprozesse bestärken (Adam 2020). So zeigen Studien, dass Suburbanisierung die Reurbanisierung zunehmend überholt, es ziehen mehr Personen in das Umland der Zentralstädte (Dembski et al. 2021; Osterhage/Albrecht 2021). Das ist vermutlich nur zu einem kleinen Teil durch einen Wandel von Wohnpräferenzen und zu einem größeren Teil durch ein Ausweichverhalten von den Zentralstädten in ihr Umland bedingt – und das insbesondere in die gut erreichbaren und gut ausgestatteten ›Außenposten‹ (Beetz 2019; ebd.).

Die Suburbanisierung wird weiterhin auch durch eine Gruppe hochmobiler Haushalte mit hohem Einkommen getragen, die gleichzeitig eine Nähe zu urbanen Infrastrukturen und Abstand zur Zentralstadt suchen, um ein ruhiges Wohnumfeld zu erhalten (Menzl 2017). Während manche eine Zweitwohnung in der klassischen Suburbia der Ein- und Zweifamilienhausgebiete am Stadtrand anstreben (ebd.), sind für andere weniger dichte, suburban wirkende Wohnprojekte am Rand der Kernstadt das Ziel – Siedlungen, die Bestandteil eines Phänomens sind, das Frank als innere Suburbanisierung bezeichnet hat (Frank 2020). Dieses Phänomen fügt sich in den Trend der Fragmentierung städtischer Strukturen ein, die zunehmend keine geschlossenen Cluster mehr darstellen, sondern am Rand als sogenannter Sprawl dispersieren (Siedentop/Fina 2010) und so letztlich auch neue respektive zusätzliche Zentralitäten innerhalb sub:urbaner Räume erzeugen (Keil 2018a). Im Falle größerer Gemeinden kann angenommen werden, dass sich diese Entwicklung auch anhand der Eingemeindung dörflicher Strukturen in den 1970ern sowie großen Neubauquartieren der 1990er und 2000er entsprechend darstellen lässt.

Im Ganzen betrachtet verfahren methodisch quantitative Studien in Deutschland oft auf der Ebene von Gemeinden, was keine kleinräumigen Differenzierungen erlaubt (z.B. Milbert 2017; Adam 2020; Sixtus et al. 2022) und allenfalls kleinere, qualitativ verfahrende Fallstudien nutzen die Meso- oder Mikroebene (siehe Kap. 3.1). Die Diagnose von ›Außenposten‹ in der Suburbia (Beetz 2019) lässt sich zwar als ein Versuch einer Binnendifferenzierung des suburbanen Raums verstehen; die Forschung, zumal die quantitativ verfahrende, bleibt jedoch weitgehend dem Bild von einer Binarität von Zentralstadt versus Umland verhaftet – verstärkt nochmal durch den jüngsten Fokus der Stadtforschung auf die Zentralstädte und Aspekte von Reurbanisierung.

Es braucht hier neue Ansätze, wie die Stadtforschung sich dem Suburbanen insbesondere empirisch annähert, um ein besseres Verständnis für sozialräumliche

Muster und Entwicklungen zu gewinnen (Hesse et al. 2016; Lütke/Wood 2016; Hesse/Siedentop 2018). Für die quantitative Stadtforschung sind dafür kleinräumige Zugänge, etwa auf Rasterebene, eine mögliche und naheliegende Zugangsweise (Milbert 2020). Das folgende Kapitel wird sich mit der Entwicklung einer kleinräumigen Methodik auseinandersetzen, die erstmals für Gesamtdeutschland eine binnendifferenzierte Auswertung von räumlichen und sozialen Mustern der Großstadtregionen auf Makroebene ermöglicht.

3 Suburbane Zugänge: Die Entwicklung eines kleinräumigen Indikators

Um eine kleinräumige Binnendifferenzierung deutscher Großstadtregionen umzusetzen, können zwei Grundlagen genutzt werden: Einerseits Ansätze, an deren methodische Zugänge angeknüpft werden kann sowie zweitens eine Reflexion theoretischer Annahmen darüber, was Sub:urbanität ausmacht, um hieraus eine entsprechende Operationalisierung zu entwickeln. Entsprechend wird im Folgenden die Entwicklung eines kleinräumigen Indikators zur sub:urbanen Binnendifferenzierung deutscher Großstadtregionen vorgestellt und dazu zunächst auf bestehenden Ansätze und theoretischen Annahmen eingegangen.

3.1 Bestehende Ansätze und theoretische Annahmen

Die Gemeinde- und Regionsebenen als bisher übliche Ebenen der quantitativen Stadtforschung ermöglichen zwar die Beschreibung allgemeiner Strukturen und Trends, bekommen damit allerdings die soziale und bauliche Diversität verschiedentlicher Siedlungsräume nicht in den Blick (Lütke/Wood 2016; Hesse/Siedentop 2018). Eine entsprechende Analyse der internen Sozial- und Baustrukturen ist damit nicht möglich. Auf dem Weg zu einer Feindifferenzierung ist der erste Schritt die Abkehr von der dichotomen Differenzierung von Zentralstadt und Umland. Eine Binnendifferenzierung der Räume wird benötigt, es lassen sich allerdings bisher nur wenige erste Ansätze einer solchen Binnendifferenzierung ausmachen.

Auf der Meso-Ebene kategorisiert die Innerstädtische Raumbeobachtung (IRB) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) in direkter Zusammenarbeit mit teilnehmenden Groß- und Mittelstädten deren Stadtteile in drei Bereiche: *Innenstadt*, *Innenstadtrand* und *Stadtrand* (Göddecke-Stellmann et al. 2019). Dieser Datensatz ist zwar nicht für alle deutschen Großstädte verfügbar, stellt aber dennoch einen wertvollen Zugang dar, um unterschiedlich gelegene Stadtteile zu vergleichen.

Versuche einer kleinräumigen, rasterbasierten (auf 1x1km-Raster-Geometrien basierten) Differenzierung finden sich bei Giffinger et al. (2006). Für eine österrei-

chische Großstadtregion nutzen sie die Variablen der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, um Urbanität abzubilden. Die zusammenhängenden urbanen Cluster bestimmen sie mittels arbiträrer, fixer Grenzwerte: So definieren sie unabhängig von lokalen Unterschieden Urbanität über einen Dichtewert von 260 Personen (Einwohner*innen sowie Beschäftige) pro Quadratkilometer für verdichtete sowie 1600 Personen pro Quadratkilometer für stark verdichtete Gebiete. Der Versuch, dieses Verfahren auf eine zweite Großstadtregion anzuwenden, macht allerdings die manuelle Anpassung der Grenzwerte an die dortigen, regionalen Gegebenheiten nötig, da die Dichtewerte an Bevölkerung und Arbeitsplätzen zwischen Großstadtregionen deutlich variieren.

Einen ähnlichen Ansatz verfolgt die Stadt-Land-Typologie, die die Generaldirektion für Regionalpolitik und Stadtentwicklung der Europäischen Kommission entwickelt hat (Angelova-Tosheva/Müller 2019). Auch hier werden arbiträre, fixe Grenzwerte für die Bevölkerungsdichte eingesetzt, um zusammenhängende Raster in urbane Cluster oder Zentren einzuordnen: 300 respektive 1500 Einwohner*innen pro Quadratkilometer. Als Datengrundlage werden statistische Daten der einzelnen europäischen Staaten genutzt und, wo mangels kleinräumiger Daten notwendig, von der Gemeindeebene auf die Rasterebene desaggregiert, sprich nur Annahmen über kleinräumige Werte getroffen. Für den Fall von Deutschland ergaben eigene Recherchen, dass das Statistische Bundesamt keine Auskunft über die genutzten Daten geben konnte; dem Statistischen Amt der Europäischen Region wiederum war es nicht möglich, den Datensatz samt Typologie zur Verfügung zu stellen.

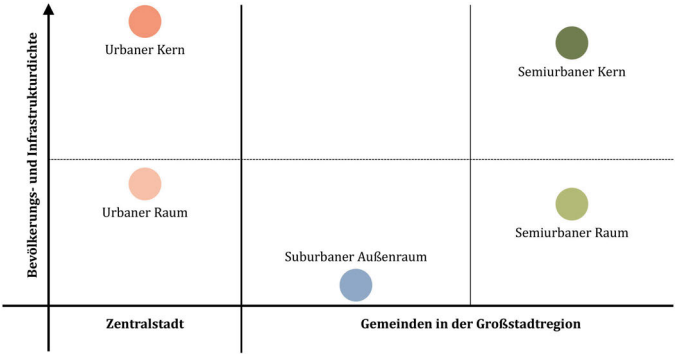
Schließlich entwickeln Krehl und Siedentop einen Ansatz, der verschiedene Typen von Subzentren in vier deutschen Großstadtregionen klassifiziert (Krehl/Siedentop 2019). In einem mehrstufigen, komplexen Verfahren nutzen sie eine Batterie mehrerer Variablen, um »human activities« (ebd.: 60) abbilden zu können, darunter die Bevölkerung, Arbeitsplätze und genutzte Siedlungsfläche. Während diese Klassifizierung erfolgreich war, resümieren die Autor*innen dennoch: »It is neither possible nor useful to aim to develop one typology with universal validity« (ebd.: 76). Das Vorgehen sei in einem Maße sowohl hinsichtlich der Anzahl der Variablen als auch der notwendigen Verfahrensstufen mehrerer statistischer Verfahren so komplex, dass es nicht allgemeingültig als Instrument umgesetzt werden könne.

Ordnet man diese Ansätze und ihre jeweiligen Schwachstellen ein, so lassen sich folgende Voraussetzungen für einen kleinräumigen Ansatz zur Differenzierung sub:urbaner Räume formulieren: Es bedarf eines methodischen Zugangs, der weder über- noch unterkomplex agiert. Entsprechend sollte er mehrere (aber nicht zu viele) Variablen nutzen, ohne dabei mehrere komplexe statistische Verfahren zu benötigen. Die tatsächliche Kategorisierung schließlich sollte keine arbiträren und fixen Grenzwerte einsetzen, um Abstufungen zwischen Räumen wie urban und suburban zu bestimmen, sondern regionale Kontexte berücksichtigen. Werden

diese Voraussetzungen erfüllt, ließen sich die Abstufungen zwischen sub:urbanen Teilräumen innerhalb von Großstadtregionen auch auf einer Makroebene wie Gesamtdeutschland berechnen.

Um diese Voraussetzungen umzusetzen, ist außerdem eine theoretische Definition von Urbanität notwendig, die (und deren Abstufungen, im Gegensatz zu einem binären Verständnis) es abzubilden gilt. Dazu wird sich im Folgenden auf die Definition von Urbanität als eine Verdichtung von Personen und Infrastrukturen, in denen erhöhte Kontaktmöglichkeiten mit verschiedenen Personen bestehen, bezogen (z.B. Wirth 1938; Fischer 1975; Weber 1980 [1922]; Friedrichs 2011). Urbanität wird mithin über eine relational hohe Dichte an Personen sowie an Infrastrukturen, in denen sich diese Menschen aufhalten, bestimmt. Auch der Faktor der Lage wird herangezogen, da weiterhin davon auszugehen ist, dass die Urbanität in Zentren der Zentralstädte einer Großstadtregion ihr Maximum erreicht. Schließlich finden sich im Umland der Zentralstädte Gemeinden, die dort als ›Außenposten‹ fungieren, also im Vergleich im Umland selbst die größte Urbanität besitzen, dabei aber nur bedingt an die Dichte-Werte ihrer Zentralstädte heranreichen: Sie sollen, auch angelehnt an Phelps Räume des »mid-urban« (Phelps 2017), als semiurban bezeichnet werden.

Abb. 1: Spektrum der Urbanität



Eigene Darstellung

Die theoretische Definition von Urbanität wird zusammenfassend in ein Theoriemodell übertragen, das ein Spektrum der Urbanität abbildet (Abb. 1). Dieses Theoriemodell nutzt die Dichten von Bevölkerung und Infrastruktur entlang der Lage von Gemeinden, um fünf Raumtypen zu klassifizieren. Es wird angenommen, dass Urbanität ihre stärkste Ausprägung in den Zentren der Zentralstädte (*Urbane Kerne*) erreicht. Um diese herum, aber weiterhin innerhalb der Zentralstädte, wird

eine geringere Ausprägung der Dichte von Infrastrukturen und Personen erwartet (*Urbaner Raum*). Im Umland jenseits der Zentralstädte müssen die ›Außenposten‹ berücksichtigt werden: Orte, deren größte Dichte-Ausprägung ansatzweise mit der der Zentralstädte vergleichbar ist (*Semiurbane Kerne* und *Semiurbaner Raum*). Jenseits der Zentralstädte und ›Außenposten‹ schließlich liegt mit der geringsten Ausprägung der klassische suburbane Raum (*Suburbaner Außenraum*). Im nächsten Schritt gilt es, dieses Theoriemodell mit seinen fünf Raumtypen als Operationalisierungsgrundlage zu nutzen und in ein Instrument zu überführen, das für quantitative Kategorisierungen und darauf aufbauende Analysen eingesetzt werden kann.

3.2 Umsetzung und Anwendung des Indikators

Im Folgenden wird die methodische Übertragung des Spektrums der Urbanität in einen als Instrument anwendbaren, kleinräumigen Indikator vorgestellt (Abb. 2).[2] Zunächst sind eine Auswahl und räumliche Abgrenzung der Großstadtregionen notwendig. Hierzu wird die Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) des BBSR genutzt, die in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entwickelt wurde (BMVI 2018). Die RegioStaR legen für 48 Großstadtregionen (alle 80 deutschen Städte mit mindestens 100.000 Einwohner:innen sowie zwei Städte knapp unter dieser Grenze mit positiver Bevölkerungsentwicklung) die Außengrenzen fest.[3] Diese Großstädte bilden die Zentralstädte innerhalb der Großstadtregionen, je nach Verflechtung untereinander auch mit weiteren Zentralstädten zusammen. Alle umliegenden Gemeinden mit sehr hoher Pendler*innenverflechtung *mit* oder maximal 30 Minuten Fahrzeit-Entfernung *zu* einer Zentralstadt werden der entsprechenden Großstadtregion zugeordnet.

Da die RegioStaR derzeit nur auf Gemeindeebene vorliegen, müssen sie kleinräumig nutzbar gemacht werden.[4] Hierzu wurden die Geometrien der Gemeinden via GIS mit den Geometrien von 1x1km-Rastern verschnitten. Raster wurden dabei der Gemeinde zugeordnet, in denen sie gänzlich oder bei Grenzfällen mit ihrem größten Anteil liegen. Auf der Ebene von 1x1km-Raster liegt der Datensatz des RWI-

2 An dieser Stelle sei unserem Fachgebietskollegen Floris Bernhardt gedankt, der im Rahmen der Indikatorentwicklung laufend Beitrag leistete.

3 Ausgenommen für den vorliegenden Artikel sind sechs Großstadtregionen (Basel, Enschede, Nimwegen, Salzburg, Stettin sowie Straßburg), deren Zentralstadt nicht auf deutschem Staatsgebiet liegt und die daher nicht mit dem RWI-GEO-GRID verknüpft werden können, das nur für Deutschland vorliegt.

4 Die RegioStaR liegen erst ab dem Jahr 2015 jahresaktuell vor. Wir möchten uns für die freundliche Unterstützung des BBSR bedanken, das uns eine Umstiegstabelle zur Verfügung gestellt hat, um für die Jahre bis einschließlich 2014 eine Zuordnung von Gemeinden zum RegioStaR-Gebietsstand von 2015 technisch zu ermöglichen.

GEO-GRIDs vor, der sowohl für die folgende Indiktatorbildung als auch anschließende statistische Auswertung genutzt wird (RWI Essen/microm 2021).[5] Die Daten des RWI-GEO-GRIDs werden durch das Privatunternehmen Microm teils zusammengestellt, teils eigens erhoben und über das Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung (RWI Essen) zur Verfügung gestellt. Die Entscheidung für diesen Datensatz, bei denen die Quellen und Methoden der Zusammenstellung und Erhebung der Daten nicht durchweg transparent sind, wird damit begründet, dass sie im Gegensatz zu öffentlichen Daten für alle Gemeinden in Deutschland auf 1x1km-Raster-Ebene zur Verfügung stehen.

Abb. 2: Schritte der Umsetzung

Eigene Darstellung

Diesen Datensatz auf Rasterebene nutzend, wird der beschriebenen Annahme gefolgt, dass sich Urbanität durch die Dichte an Personen sowie Infrastrukturen operationalisieren lässt. Berechnet werden diese Dichten pro Quadratkilometer für die Variablen der Bevölkerung sowie der Infrastrukturen, wobei letztere Variable al-

5 Variablen im Datensatz mit absoluten Werten (Einwohner*innen, Haushalte sowie Kaufkraft) werden in einem Raster anonymisiert, sobald die Einwohner*innen oder Haushalte hier einen Wert <10 aufweist. Wir möchten uns für die freundliche Unterstützung des RWI Essen bedanken, das die finale Berechnung des Indikators sowie die anschließende Aggregation der Raster auf größere Raumeinheiten mit einem nicht-anonymisierten Datensatz vor Ort durchgeführt hat.

le üblichen Infrastrukturen von Einzelhandel über Kultur und Bildung bis Verwaltung zusammenfasst.[6]

Im nächsten Schritt werden nun Grenz- beziehungsweise Schwellenwerte berechnet, die diese Dichten der einzelnen Raster des RWI-GEO-GRIDs dem Spektrum von urban bis suburban zuordnen können (Abb. 3). Dazu werden keine fixen und arbiträren Grenzwerte genutzt, sondern für jede einzelne Großstadtregion relationale Grenzwerte berechnet. Diese basieren auf Grenzwertmultiplikatoren, die aus dem Datensatz der Innerstädtischen Raumbeobachtung (IRB) abgeleitet werden (Innerstädtische Raumbeobachtung des BBSR; Datengrundlage: Kommunalstatistiken der IRB-Städte/Statistik der Bundesagentur für Arbeit o.J.): Die über alle verfügbaren Jahre gemeinsame durchschnittliche Bevölkerungsdichte pro Quadratkilometer aller 56 dort teilnehmenden Groß- und Mittelstädte wird dazu in Verhältnis mit jener der drei Stadtteiltypen *Innenstadt*, *Innenstadtrand* und *Stadtrand* gesetzt. Dabei ergibt sich für die Stadtteiltypen im Schnitt durch den ganzen Datensatz, dass die *Innenstadt* das 2-fache, der *Innenstadtrand* das 1,4-fache und der *Stadtrand* das 0,5-fache der gesamtstädtischen Bevölkerungsdichte aufweist.

Diese durchschnittlichen, allgemeingültigen Verhältnismaße werden schließlich als Grenzwertmultiplikatoren genutzt, um die Raster des RWI-GEO-GRIDs konkret einzuteilen. Hierzu werden die Grenzwertmultiplikatoren auf die regionalspezifischen durchschnittlichen Gesamtdichten pro Quadratkilometer einer (oder mehrerer, sofern eine Großstadtregion wie beispielsweise die Stadtregion Rhein-Main über mehrere Zentren verfügt) Zentralstadt angewandt. Sie gilt hier also als Referenz für die restliche Großstadtregion, da nach den theoretischen Annahmen Urbanität in den Zentralstädten stets ihre stärkste Ausprägung erreicht. Sowohl bei der Berechnung der Grenzwertmultiplikatoren als auch dem Anwenden wurde ausschließlich die Fläche der besiedelten (Wohn- und/oder nicht-agrar-/forstwirtschaftliche Gewerbenutzung) Räume genutzt. Erreicht die Bevölkerungsdichte eines Rasters nun mindestens das n-fache der regionalen zentralstädtischen Gesamtdichte, wird es dem entsprechenden Stadtteiltyp zugeordnet; erreicht sie aber maximal das 0,49-fache, wird ein Raster einem vierten, ergänzten Typ *Weder-Noch* zugeordnet, der die von der IRB abgedeckte ›Städtischkeit‹ verlässt (Abb. 3).

Da der Datensatz der IRB keine Infrastrukturvariablen enthält, werden für die Infrastrukturen behelfsweise dieselben Grenzwertmultiplikatoren verwendet wie für die Bevölkerung, da davon auszugehen ist, dass die Dichte an Bevölkerung

6 Insgesamt umfasst die Variable der Infrastrukturen folgende Kategorien (microm 2018: 26): Verlage, Telekommunikation und IT; Finanzen und Versicherungen; Grundstücks- und Wohnungswesen; Dienstleistungen; Gesundheitswesen und Sozialwesen; Kunst, Unterhaltung und Erholung; Land- und Forstwirtschaft; Verarbeitendes, produzierendes Gewerbe; Handwerk; Baugewerbe; Transport und Lagerei; Behörden; Bergbau; Ver- und Entsorger; Groß- und Einzelhandel; Gastgewerbe; Schulen; Sonstiges Gewerbe.

in der Regel in einem Zusammenhang mit der Dichte an Infrastrukturen steht (Friedrichs 2011).

Abb. 3: Grenzwertmultiplikatoren

Raumeinheit	Bevölkerungsdichte	Grenzwertmultiplikator
IRB-Gesamtstadt	2789/km²	G
IRB-Innenstadt	5577/km²	>=2,0*G
IRB-Innenstadtrand	3904/km²	>=1,4*G
IRB-Stadtrand	1394/km²	>=0,5*G
Weder-Noch	–	<=0,49*G

Eigene Darstellung

Die so jeweils erfolgte Klassifizierung der Bevölkerungs- und Infrastrukturdichten wird dann zusammengefasst (Abb. 4). Dafür werden die vier Typen je in ein vereinfachendes Scoring übertragen, das je Dichte einen Maximalwert von 4 (*Innenstadt*) und Minimalwert von 1 (*Weder-Noch*) vorsieht – überschreitet ein Raster in der Summe beider Dichten den Wert von 5, gilt es als überdurchschnittlich urban. In Verbindung mit der Lage der Gemeinde, in der ein Raster liegt, werden somit methodisch fünf Raumtypen darstellbar, die als Indikator eine Binnendifferenzierung des sub:urbanen Raums möglich machen:

Abb. 4: Scoring

Infrastrukturdichte		*Bevölkerungsdichte*			
		IRB-Innenstadt (4)	**IRB-Innenstadtrand (3)**	**IRB-Innenstadtrand (3)**	**Weder-Noch (1)**
	IRB-Innenstadt (4)	8	7	6	5
	IRB-Innenstadtrand (3)	7	6	5	4
	IRB-Innenstadtrand (3)	6	5	4	3
	Weder-Noch (1)	5	4	3	2

Eigene Darstellung

Wie angenommen, findet Urbanität ihre größte Ausprägung in den Zentren der Zentralstädte (*Urbane Kerne: >= 5*). Um diese herum, aber weiterhin innerhalb der Zentralstädte, lässt sich eine geringere Ausprägung einer Dichte von Infrastrukturen und Personen ausmachen (*Urbaner Raum: <= 4*). Im Umland jenseits der Zentralstädte werden die ›Außenposten‹ berücksichtigt: Orte, deren größte Dichte-Ausprägung ansatzweise mit der der Zentralstädte vergleichbar ist (*Semiurbane Kerne: >= 5* und *Semiurbaner Raum: <= 4*). Jenseits der Zentralstädte und ›Außenposten‹ schließlich liegt mit der geringsten Ausprägung der klassische suburbane Raum (*Suburbaner Außenraum: <= 4*). Gemeinden im suburbanen Außenraum zeichnen sich also insbesondere dadurch aus, dass dort kein Raster einen Score von mindestens 5 erreichen konnte.

Im Folgenden werden diese fünf Raumtypen für Makroanalysen der räumlichen und sozialen Strukturen der deutschen Großstadtregionen genutzt. Angestrebt wird damit eine differenzierte Betrachtung der Prozesse und Ergebnisse von Re- und Suburbanisierung in Deutschland, hier für den Zeitraum 2005 bis 2018. Es sollen Erkenntnisse zu den räumlichen und sozialen Strukturen sub:urbaner Räume in Deutschland kleinräumig überprüft und mit erstmals auf dieser Ebene berechneten Analysen erweitert werden. Perspektivisch ermöglicht die kleinräumige Natur der Indikatorbildung außerdem die Verknüpfung mit anderen Datensätzen (bspw. Zensus 2011/2022) sowie eine noch feinere Differenzierung der fünf Raumtypen, etwa in Form spezifischer sub:urbaner Siedlungstypen.

4 Suburbane Strukturen: Analysen räumlicher und sozialer Strukturen deutscher Großstadtregionen

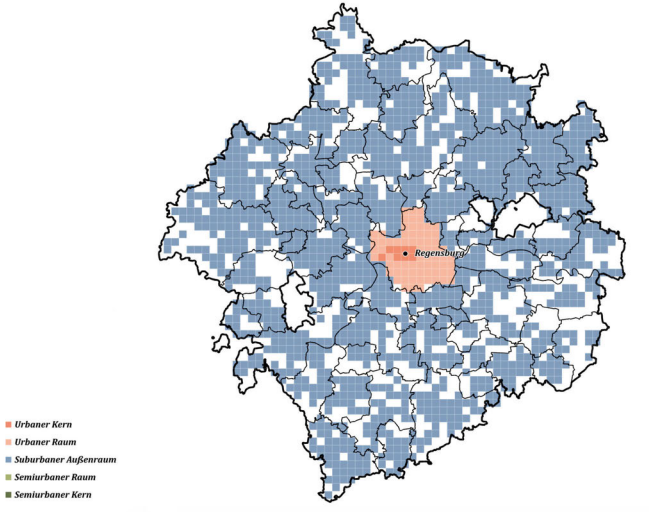
Im Folgenden wird der vorgestellte Indikator genutzt, um die räumlichen und sozialen Strukturen der fünf Raumtypen zu analysieren und mit dem dargestellten Forschungsstand in Verbindung zu setzen. Zunächst werden räumliche Strukturen von Großstadtregionen betrachtet, um verschiedene Regionstypen und deren räumliche Muster zu identifizieren. Hieran anschließend werden auf der Makroebene von allen Großstadtregionen soziale Strukturen in den fünf binnendifferenzierten Raumtypen analysiert: Die Verteilung von Altersklassen sowie die weiteren sozio-demografische Kennwerte Arbeitslosigkeit, Kaufkraft und der Anteil von Personen ohne deutsche Staatsbürgerschaft. Es sollen die Diagnosen einer wachsenden Eigenständigkeit suburbaner Räume, der Gleichzeitigkeit von Re- und Suburbanisierung und sozialräumliche Muster überprüft werden.

4.1 Räumliche Strukturen

Zunächst werden räumliche Strukturen deutscher Großstadtregionen auf Grundlage des Suburbanitätsindikators kategorisiert und analysiert. Der Fokus liegt sowohl darauf, grundlegende Typen von Stadtregionen zu unterscheiden als auch zu beschreiben, welche spezifische Muster an Kernstädten sowie semi- und suburbanen Gemeinden in den Großstadtregionen vorliegen.

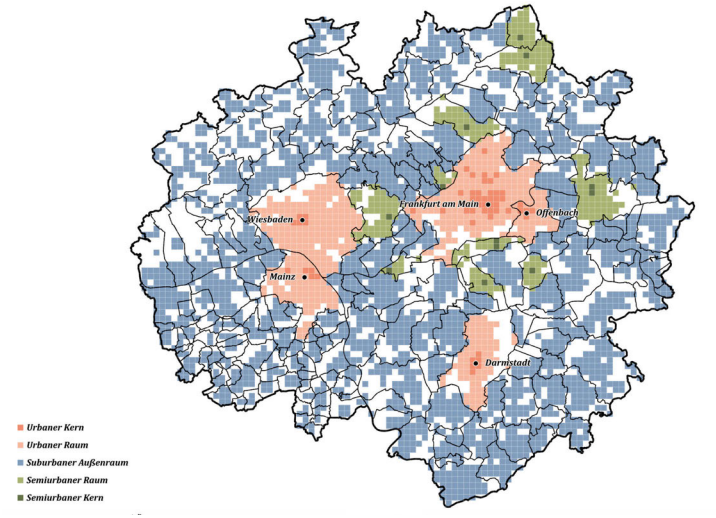
Bei den zwei vorherrschenden räumlichen Stadtregionstypen in Deutschland handelt es sich um monozentrische (eine Zentralstadt) und polyzentrische (mehrere Zentralstädte) Stadtregionen. Für monozentrische Stadtregionen kann beispielhaft Regensburg herangezogen werden (Abb. 5). Die Region Rhein-Main ist hingegen ein Beispiel für eine polyzentrische Stadtregion (Abb. 6), bei der die Zentralstädte Frankfurt a.M., Offenbach, Mainz sowie Wiesbaden jeweils eigene urbanen Kerne bilden. Jenseits der klassischen Polyzentrik zeigt sich im Umland von Frankfurt a.M. außerdem eine Polyzentrik zweiter Ordnung: Um Frankfurt a.M. liegen kreisförmig mehrere semiurbane Gemeinden als ›Außenposten‹. Wie für solche Gemeinden oftmals in der Raumplanung kolportiert, befinden sie sich in der Nähe von überregional wichtigen Bundesstraßen und Autobahnen.

Abb. 5: Stadtregion Regensburg [2018, o.M.]



Eigene Darstellung

Abb. 6: Stadtregion Rhein-Main [2018, o.M.]



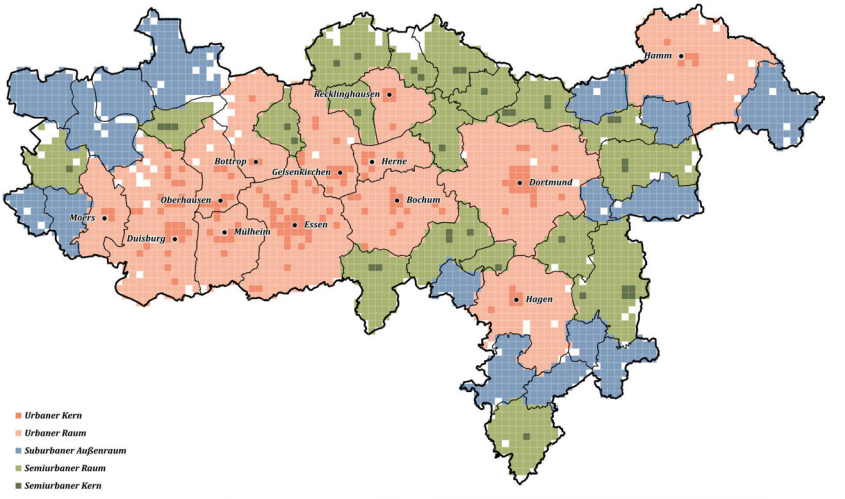
Eigene Darstellung

Jenseits dieser zwei bekannten Typen an Stadtregionen finden sich auch abweichende Muster: Das Ruhrgebiet setzt sich als einzige deutsche Metropolregion hauptsächlich aus 13 Zentralstädten und 18 semiurbanen Gemeinden zusammen und stellt damit den Typen eines *urbanen Clusters* dar (Abb. 7). Im Gegensatz zu polyzentrischen Stadtregionen finden sich in urbanen Clustern vergleichsweise wenige Gemeinden, die im suburbanen Außenraum liegen, im Ruhrgebiet 16. Ein ähnliches Beispiel lässt sich mit der Stadtregion Berlin (inklusive Potsdam im Südwesten) ausmachen (Abb. 8). Die größte Stadt Deutschlands bildet jenseits des S-Bahn-Rings (und damit jenseits der Kernstadt) diverse, klar auszumachende Subzentren, wie etwa auch von Ahlfeldt und Wendland beschrieben (2008). Während es sich bei Berlin und Potsdam zwar nur um zwei urbane Gemeinden handelt, deren Umland ausschließlich als suburbaner Außenraum kategorisiert ist, mutet ihre große Fläche (samt Subzentren) dennoch als eine Art urbaner Cluster an.

Ein weiterer Regionstyp lässt sich anhand des Beispiels von Magdeburg beobachten (Abb. 9). Hier zeigt sich ein Muster suburbaner ›Leerstellen‹, was ein spezifisch ostdeutsches Phänomen ist. Es bestehen erheblich mehr ›leere‹ Raster innerhalb des Umlands dieser Stadtregionen, sprich Raster gänzlich ohne Wohn- oder Gewerbenutzung, als in Großstadtregionen Westdeutschlands. Dieser Typ kann emblematisch für die ostdeutsche Regionalentwicklung gesehen werden, in der sich die »nachholende Suburbanisierung« der 1990er Jahre bereits mit Beginn des 21. Jahrhunderts zugunsten der Reurbanisierung abschwächte, während in

Westdeutschland im direkten Umland der Zentralstädte weiterhin suburbanisiert wurde (Burdack/Hesse 2006). Darüber hinaus könnten diese ›Leerstellen‹ auch Ausdruck von maßgeblicher Abwanderung aus dem Umland ostdeutscher Großstädten sein, wie es Siedentop und Fina insbesondere für die dortigen Großstadtregionen festgestellt haben (2010).

Abb. 7: Stadtregion Ruhrgebiet [2018, o.M.]



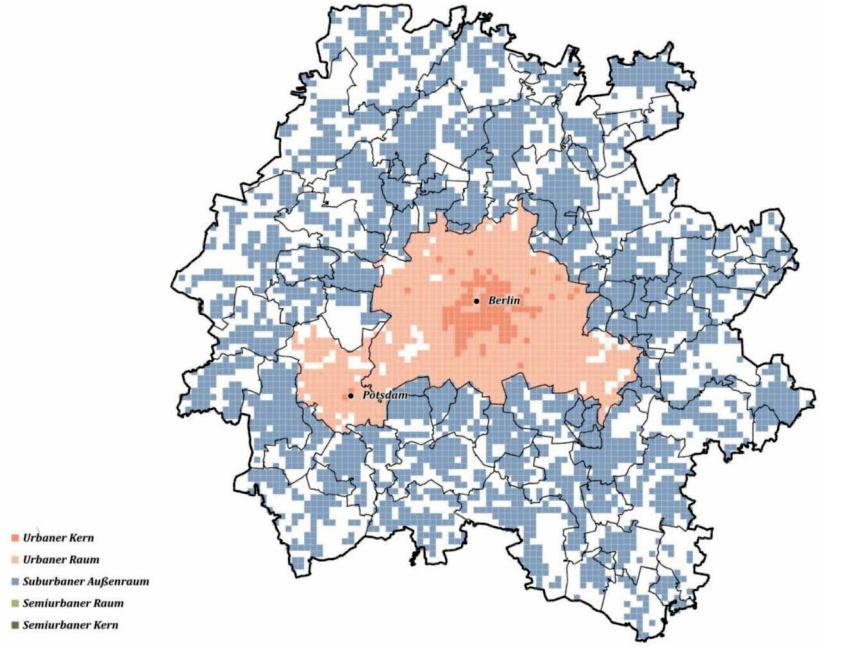
Eigene Darstellung

Allen gezeigten Stadtregionen ist gemeinsam, dass sich mittels der Sub:urbanitätsklassifizierung innerhalb der Zentralstädte a) die im Typus der europäischen Stadt mittig gelegenen, größeren Kernstädte sowie b) innerhalb des restlichen urbanen Raums oftmals auch kleinere Subzentren ausmachen lassen. Im Umland der Zentralstädte spiegelt sich dieses Muster in den semiurbanen Gemeinden mit (im Vergleich zu den Zentralstädten) kleineren, mittig gelegenen semiurbanen Kernen. Dabei lässt sich bei den semiurbanen Gemeinden keine weitere Subzentrumsbildung beobachten, was mit ihrer insgesamt schon geringen Größe zusammenhängen kann.

Um eine fortschreitende Entwicklung der Suburbanisierung oder gar Reifung hin zu der Zwischenstadt oder Edge Cities (Sieverts et al. 2005; Krehl/Siedentop 2018) zu (über-)prüfen, bietet sich die gesamtdeutsche Zahl semiurbaner Gemeinden als Anhaltspunkt an. Würden diese semiurbanen Gemeinden (oder gar die klassischen suburbanen Gemeinden) im Vergleich zu den Zentralstädten erheblich an

Funktion gewinnen, sollte sich im zeitlichen Verlauf ein Anstieg der Anzahl semiurbaner Gemeinden zeigen. Die Zuordnung durch den Sub:urbanitätsindikator zeigt hingegen, dass deren Anzahl von 2005 (234) zu 2018 (212) sogar leicht rückläufig ist, so dass auf dieser Datengrundlage keine zunehmende Zentrenbildung respektive Reifung der deutschen Suburbia zu diagnostizieren ist. Die Bevölkerungs- und Infrastrukturdichte der meisten semiurbanen Gemeinden scheint sich also allenfalls im Gleichschritt mit ihren jeweiligen Zentralstädten zu entwickeln.

Abb. 8: Stadtregion Berlin [2018, o.M.]

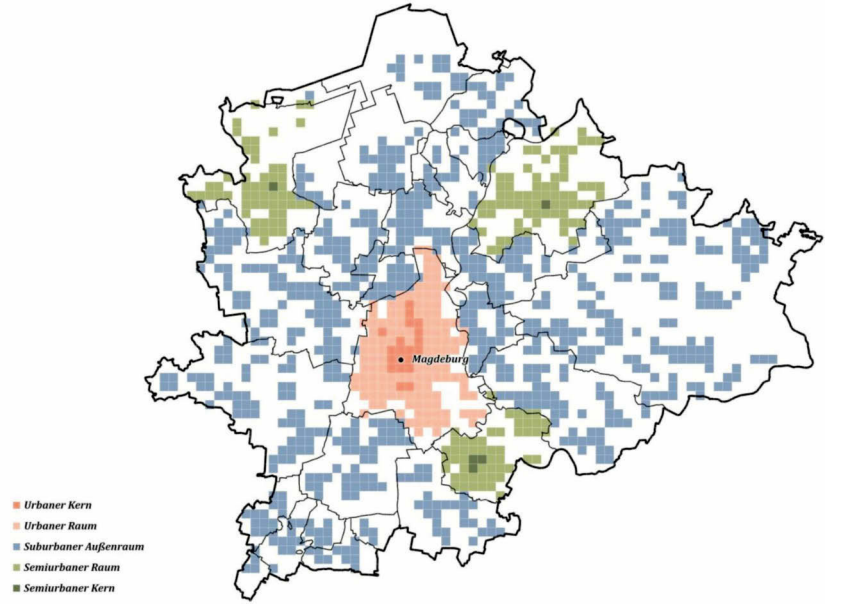


Eigene Darstellung

Mit Blick auf semiurbane Gemeinden kann ein Vergleich zum Zentrale-Orte-Konzept gezogen werden, das Gemeinden anhand der Stadtgröße und Infrastrukturausstattung eine Zentralitätsklassifizierung zuspricht (Terfrüchte & Flex 2018). Bei den semiurbanen Gemeinden handelt es sich tatsächlich oftmals um Mittelzentren, die nach Beetz als ›Außenposten‹ das weitere Umland mit Funktion versorgen (Beetz 2019), und somit »mid-urban« Räume darstellen (Phelps 2017). Am Beispiel der polyzentrischen Stadtregion Paderborn zeigt sich aber auch, dass nicht alle semiurbanen Gemeinden auch als Mittelzentrum klassifiziert sind (Abb. 10). Während etwa Geseke ein Mittelzentrum ist, handelt es sich bei Salzkotten ›nur‹ um ein

Grundzentrum. Hier bietet sich für anschließende Forschungsarbeiten das Potenzial, etablierte Mittelzentren mit solchen ›neuen Zentralitäten‹ im Umland zu vergleichen. Eine solche Evaluation der Definition und Zuteilung als Mittelzentrum könnte so nicht nur die raumordnerischen Realitäten in Großstadtregionen überprüfen, sondern damit auch neue Entscheidungsgrundlagen für Planung, Politik und öffentliche Finanzen bieten, die Sicherstellung von gleichwertigen Lebensverhältnissen im dortigen Umland zu gewährleisten.

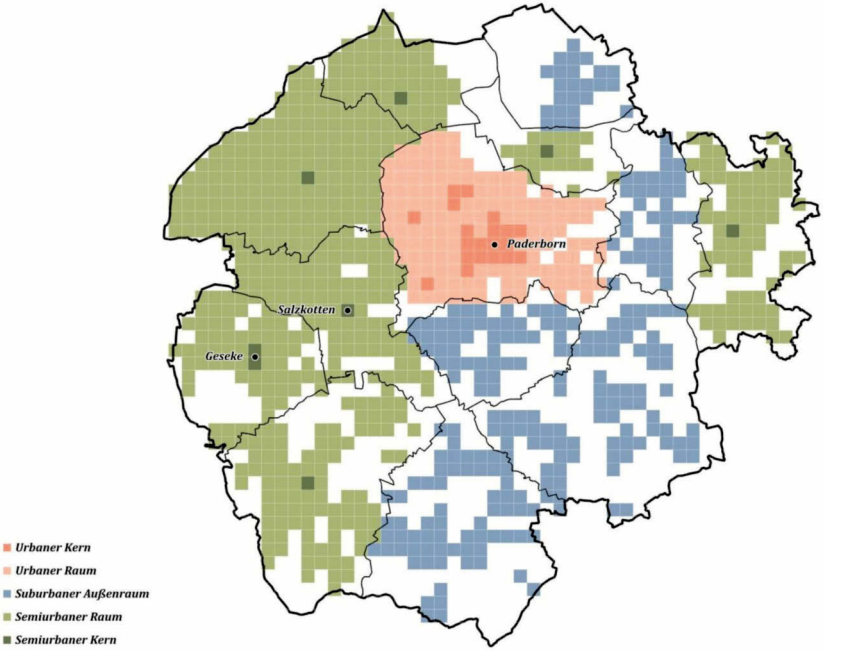
Abb. 9: Stadtregion Magdeburg [2018, o.M.]



Eigene Darstellung

Zusammenfassend lässt sich für die räumlichen Strukturen deutscher Großstadtregionen festhalten, dass der Indikator bekannte Muster (Kernstädte, Mono- und Polyzentrik, Mittelzentren) verlässlich reproduziert. Darüber hinaus eröffnen sich auch neue Erkenntnisse, indem neue Regionstypen sowie zentralstädtische Subzentren und ›neue Zentralitäten‹ im Umland der Zentralstädte sichtbar werden. Insgesamt wird der zeitgenössische, fragmentierte Charakter sub:urbaner Räume darstell- und damit auch analysierbar.

Abb. 10: Stadtregion Paderborn [2018, o.M.]



Eigene Darstellung

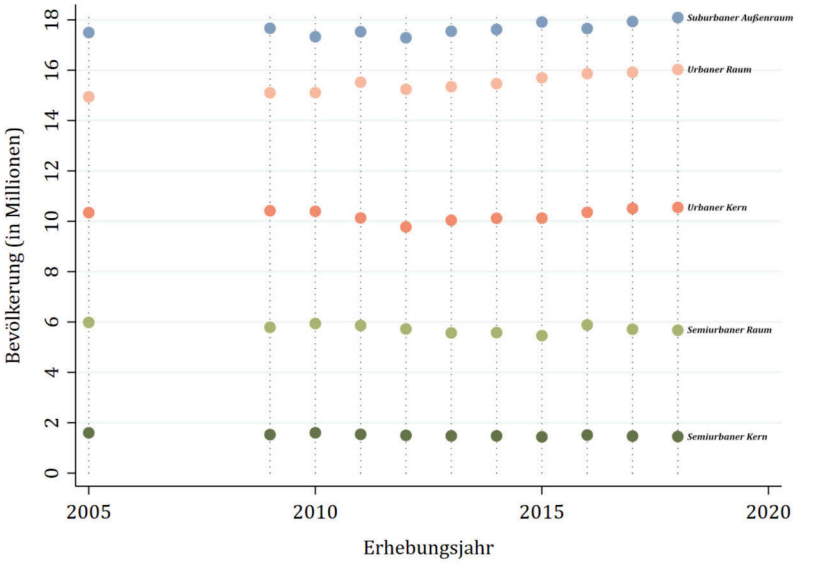
4.2 Soziale Strukturen

Auf Grundlage der fünf Raumtypen ist eine binnendifferenzierte Analyse der sozialen Strukturen in den deutschen Großstadtregionen möglich. Dazu werden im Folgenden Altersgruppen und die sozialstrukturellen Merkmale der Arbeitslosigkeit, Kaufkraft sowie des Anteils an Personen ohne deutsche Staatsbürgerschaft analysiert. Grundlage dieser Auswertung ist der RWI-GEO-GRID-Datensatz für die Jahre 2005 sowie 2009 bis 2018; hierfür wurden die kleinräumigen Raster auf die Makroebene aggregiert, sprich die Raster je nach ihrer Zuordnung in die fünf Raumtypen zusammengefasst: Es können somit Unterschiede zwischen Kern- und Peripherielagen in Großstädten sowie ihrem Umland eruiert werden.

Zu Beginn lässt sich zu der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung feststellen, dass mit Ausnahme von semiurbanem Raum und Kern alle anderen Raumtypen an Bevölkerung gewinnen (Abb. 11). Auf der einen Seite bestätigt sich damit erneut, dass es keine Reifung im Umland deutscher Zentralstädte hin zu etwa eigenständigen Edge Cities gibt, da zunehmende Dichten sich nur parallel mit den Zentralstädten entwickeln, diese also nicht überholen. Jenseits dessen kann aber weiterhin,

insbesondere mit Blick auf die positive Bevölkerungsentwicklung des suburbanen Außenraums, von einer Gleichzeitigkeit von Re- und Suburbanisierung gesprochen werden.

Abb. 11: Bevölkerungsanzahl

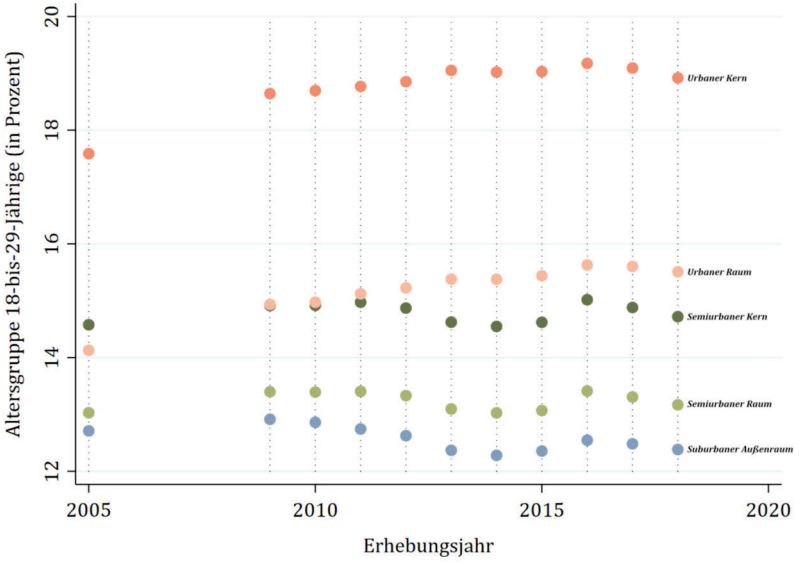


Eigene Darstellung

Als die bisherigen Hauptakteure der Reurbanisierung von Zentralstädten gilt die Altersgruppe der 18-bis-29-Jährigen (Abb. 12), die sich insbesondere aus Auszubildenden, Studierenden sowie Teilen eines kulturell-orientierten Milieus zusammensetzt. Bisherige Studien zeigen, dass Zugehörige von Gruppen, die entlang von Alter oder Lebensstil eher klein sind, ihre Gleichaltrigen oder -gesinnten in Großstädten suchen (Fischer 1975; Simons/Weiden 2016). So zeigt sich auch in der vorliegenden Auswertung, dass sich der größte Anteil dieser Altersgruppe innerhalb des urbanen Raums findet. Während der Anteil dieser Altersgruppe außerhalb der Zentralstädte seit 2011 abnimmt, ist diese Entwicklung wohl aufgrund des demographischen Wandels seit 2016 auch innerhalb der Zentralstädte zu beobachten. Mittelfristig könnte somit ihr Status als Hauptakteur der Reurbanisierung verloren gehen. Einerseits liegt die Vermutung nahe, dass diese Altersgruppe stark in die nächste Altersgruppe der 30-bis-39-Jährigen hineinaltert und bei Familiengründung zum Wohnen im Umland tendiert (Simons/Weiden 2016; Welz et al. 2017;

Kiesler/Keller 2019). Andererseits können aufgrund Knappheit und Teuerung auf dem Mietwohnungsmarkt Verdrängungseffekte dieser eher einkommensschwächeren Altersgruppe angenommen werden (Osterhage/Albrecht 2021).

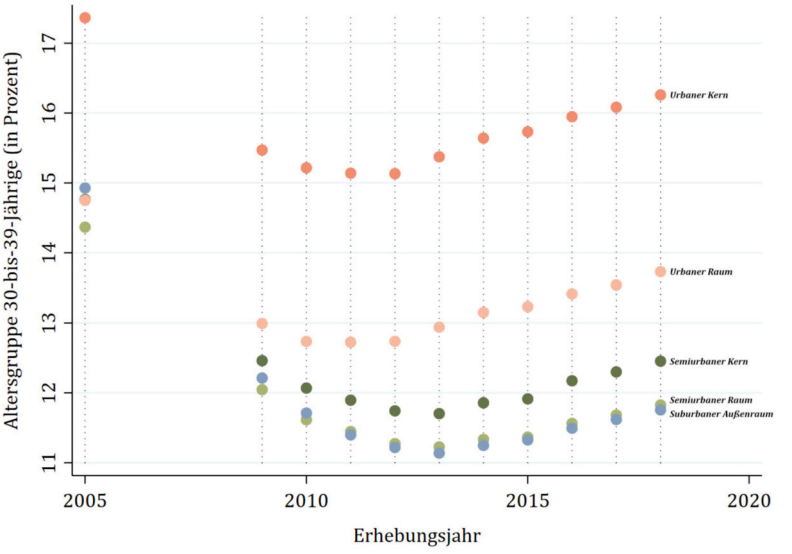
Abb. 12: Anteile der 18-bis-29-Jährigen



Eigene Darstellung

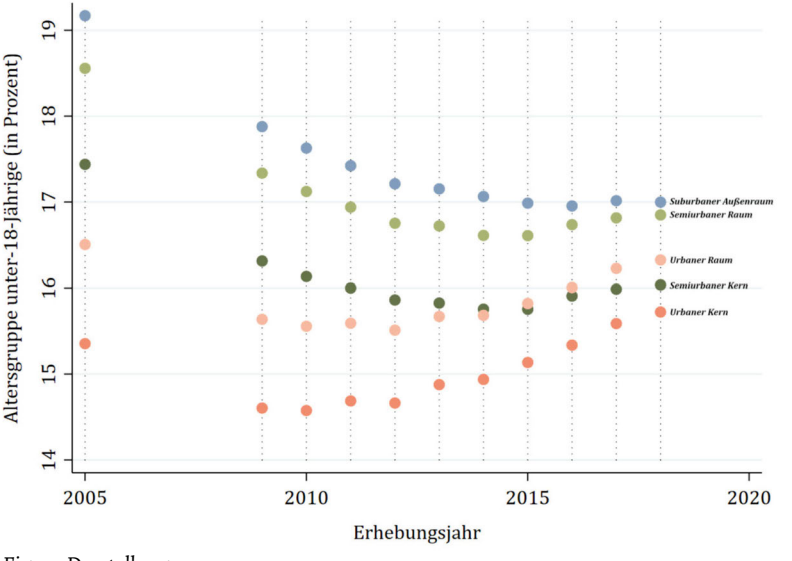
Die Altersgruppe der 30-bis-39-Jährigen zeigt sich in ihrer Verteilung ebenfalls als urban-affin (Abb. 13). Gab es von 2005 bis 2011 für alle Raumtypen Verluste, ist seit 2011 zunächst eine Trendwende in urbanem Raum und Kern, dann ab 2013 auch in den umliegenden Raumtypen zu verzeichnen. Der Gesamtanstieg unterstützt die Annahme, dass sich die Altersgruppe der 18-bis-29-Jährigen aufgrund des demographischen Wandels verstärkt in diese Altersgruppe verschiebt. Der zeitliche Verzug zwischen urbanen und nicht-urbanen Raumtypen wiederum kann ebenfalls auf Verdrängungseffekte des aktuellen Mietwohnungsmarkt hinweisen (Osterhage/Albrecht 2021). Allerdings zeigen bisherige Studien (Simons/Weiden 2016; Welz et al. 2017; Kiesler/Keller 2019), dass ein größerer Teil dieser Altersgruppe Familiengründer*innen umfasst, die im Gegensatz zu den nicht familien-gründenden Haushalten der Altersgruppe in suburbane (und semiurbane) Gemeinden umziehen (Kiesler/Keller 2019).

Abb. 13: Anteile der 30-bis-39-Jährigen



Eigene Darstellung

Abbidung 14: Anteile der unter-18-Jährigen

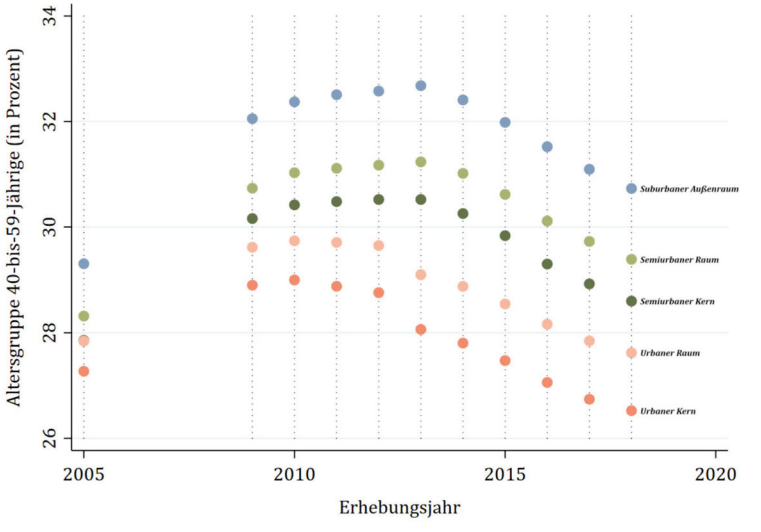


Eigene Darstellung

Die Altersgruppe der unter-18-jährigen, der Kinder und Jugendlichen, ist vor allem in semiurbanen und suburbanen Raumtypen zu finden (Abb. 14). Diese Altersgruppe spiegelt das Muster der 30-bis-39-Jährigen mit einem zeitlichen Verzug von zwei bis drei Jahren. Die Annahme ist hier, dass die 30-bis-39-Jährigen zunächst in den präferierten Raumtyp ziehen und anschließend eine Familie gründen. Bei der Familiengründung gibt es eine Tendenz zu Raumtypen jenseits der Zentralstädte. Während der genutzte Datensatz zwar keine dezidierte Variable für Familien aufweist, sehen wir in der zeitversetzten Parallelität der Trends beider Altersgruppen ein starkes Argument dafür, hier einen kausalen Zusammenhang, sprich die Familiengründung, anzunehmen. Insgesamt deutet sich somit an, dass es sich bei Familien um einen zukünftigen Hauptakteur der Suburbanisierung handelt.

Mit Blick auf die Altersgruppe der 40-bis-59-Jährigen zeigt sich, dass sie in semiurbanen und suburbanen Raumtypen ihren größten Anteil hat (Abb. 15). Im Jahr 2005 wird es sich bei den ältesten Zugehörigen der Altersgruppe um jene handeln, die die vergangene Suburbanisierungsphase der 1970er und 1980er maßgeblich mittrugen (Reicher/Hesse 2013). Allerdings handelt es sich auch um die Altersgruppe, die nach der allgemeinen Verfügbarkeit von Verhütungsmitteln ab den 1960er-Jahren einen erheblichen Rückgang der Geburtenzahlen verzeichnete, auch als sogenannter Pillenknick bekannt (Destatis 2019). Entsprechend hat sich die Altersgruppe alterungsbedingt bis 2018 in allen Raumtypen erheblich reduziert.

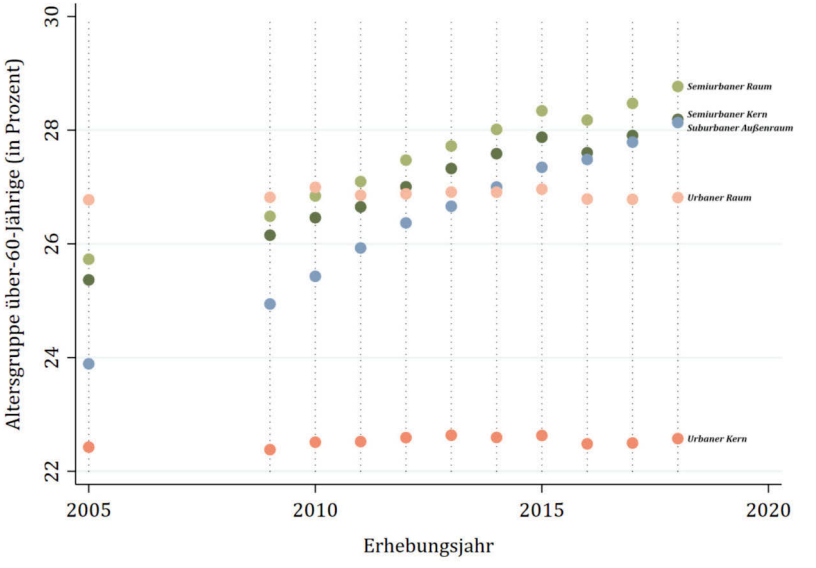
Abb. 15: Anteile der 40-bis-59-Jährigen



Eigene Darstellung

Für die Altersgruppe der über-60-Jährigen zeigt sich, dass sie seit 2014 außerhalb der Zentralstädte am stärksten vertreten ist (Abb. 16). Bemerkenswert ist, dass ihr Anteil in den Zentralstädten (im urbanen Raum und Kern) seit 2009 stagniert. Im Spiegel dessen, dass diese Altersgruppe durch den demographischen Wandel grundsätzlich wächst, kann ein Fortziehen der Altersgruppe aus den Zentralstädten angenommen werden – sie desurbanisiert, zumindest mit Blick auf Zentralstädte. Der genutzte Datensatz lässt derzeit nicht zu, detailliert zu eruieren, inwieweit die Altersgruppe in umliegende Gemeinden oder, wie in anderen Studien beschrieben, in den ländlichen Raum zieht (Simons/Weiden 2016). Weiterhin kann im Rahmen des Alterungsprozesses der über-60-Jährigen davon ausgegangen werden, dass mittel- und langfristig immer wieder Teile des semiurbanen und suburbanen Wohnraums für nachfolgende Generationen frei werden, die dortige Suburbanisierung also auch im bestehenden Wohnraum stattfinden kann. Semiurbane und suburbane Gemeinden unterliegen in diesem Sinne einem gewissen »Lebenszyklus«, wie von Reicher und Hesse (2013) diagnostiziert.

Abb. 16: Anteile der über-60-Jährigen

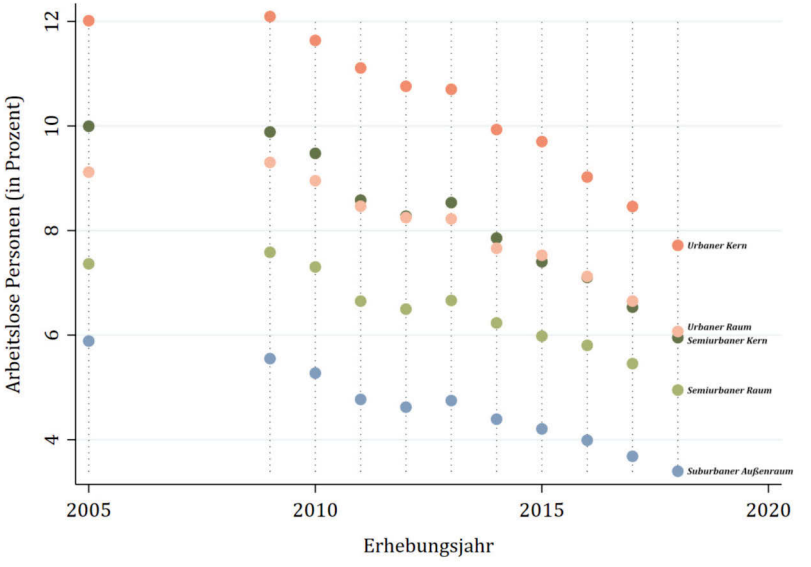


Eigene Darstellung

Bei Betrachtung der Arbeitslosigkeit kann festgestellt werden, dass der Anteil im suburbanen Außenraum geringer ist als in urbanen und semiurbanen Raumtypen.

Insgesamt zeigt sich für alle Raumtypen entsprechend dem gesamtdeutschen Trend (Destatis 2019) eine Abnahme der Arbeitslosigkeit (Abb. 17).

Abb. 17: Anteile der arbeitslosen Personen

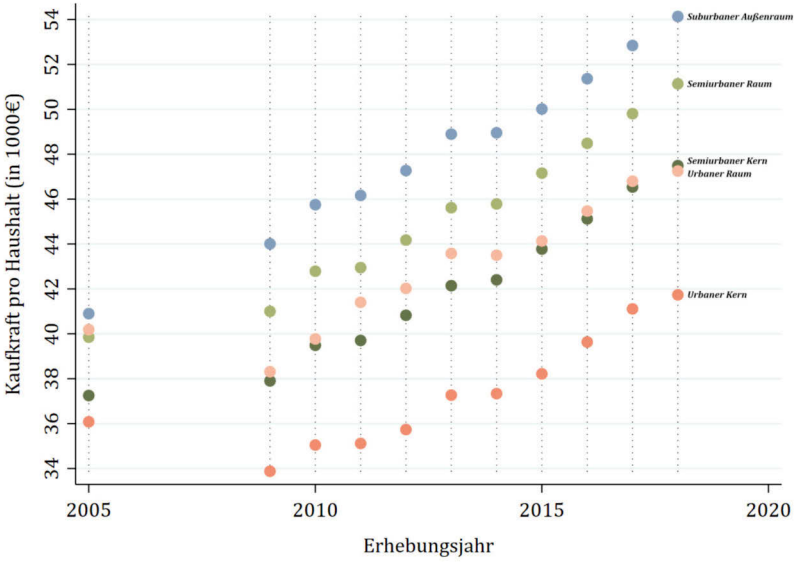


Eigene Darstellung

Die Kaufkraft (Netto-Einkommen nach Steuern) der Haushalte weist entsprechend der gesamtdeutschen Lohnentwicklung im Vergleich von 2005 zu 2018 eine generelle Zunahme auf (Destatis 2019). Allerdings zeigt sich für den urbanen Raum und Kern zwischen 2005 und 2009 eine Abnahme (Abb. 18). Während die urbanen Kerne schon 2005 der einkommensschwächste Raumtyp waren, ist der urbane Raum aus dem Mittelfeld zurückgefallen. Den beobachteten größeren Abstand zu den übrigen Raumtypen konnten die Zentralstädte seitdem nicht mehr schließen. Im Spiegel der laufenden Reurbanisierung überrascht dieses Ergebnis. Ein Erklärungsansatz könnte darin liegen, dass das Gros der Hauptakteure der Reurbanisierung (etwa Auszubildende, Studierende sowie Teilen des kulturell-orientierten Milieus) einkommensschwächer ist als jene Gruppen, die das Umland der Zentralstädte präferieren. Insgesamt sind Haushalte außerhalb der Zentralstädte einkommensstärker, im suburbanen Raum am einkommensstärksten. Es sei hier nochmal auf die stärker ausgeprägte Arbeitslosigkeit in den urbanen Raumtypen verwiesen. Diese Beobachtung deckt sich mit anderen Studien, die zeigen, dass die

Suburbia im Vergleich zu den Großstädten zwar einkommensstärker, aber weniger bildungsstark ist (Watt 2009; Kiesler/Keller 2019). Der Bildungsabschluss war zum weiteren Vergleich für die vorliegende Auswertung als Variable nicht verfügbar.

Abb. 18: Kaufkraft pro Haushalt

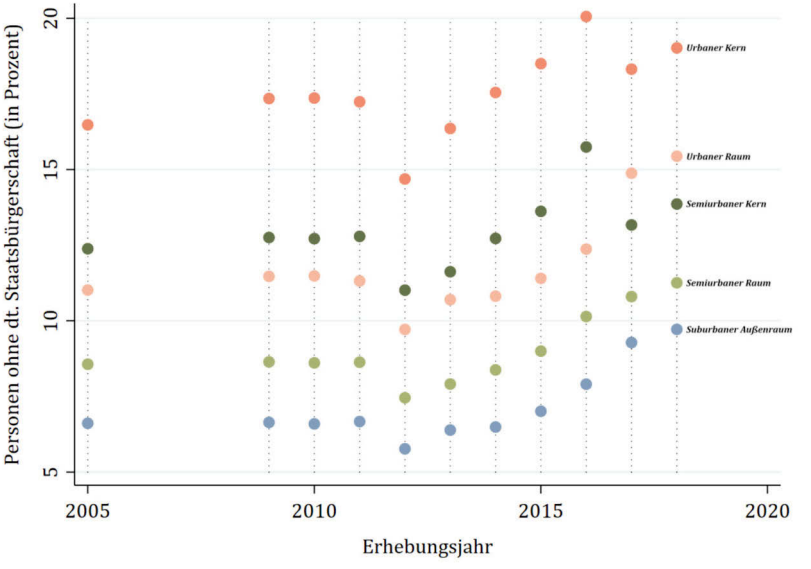


Eigene Darstellung

Zum Abschluss werden Personen ohne deutsche Staatsbürgerschaft betrachtet. Dabei muss zunächst darauf hingewiesen werden, dass diese Variable im genutzten Datensatz nach Durchführung des Zensus 2011 erheblich korrigiert wurde, sich Vergleiche also erst ab diesem Jahr anbieten (Abb. 19). Es zeigt sich, dass Personen ohne deutsche Staatsbürgerschaft in urbanen und semiurbanen Raumtypen ihren größten Anteil haben, allerdings überall, auch im semiurbanen Außenraum, eine positive Entwicklung zeigen. Diese Beobachtung deckt sich mit dem gesamtdeutschen Anstieg von Personen mit Migrationshintergrund in den letzten Jahren (Destatis 2019). Insofern kann auch für deutsche Großstadtregionen durchweg eine leichte Diversifizierung konstatiert werden (Baldewein/Keller 2020). Ein nennenswerter Ausreißer sind die Zentralstädte im Jahr 2016, wo der Anteil sprunghaft anstieg und sich in den folgenden Jahren wieder anglich; es kann angenommen werden, dass sich, wie auch Feldtkeller beschrieb, das erhebliche Eintreffen von Geflüchteten zu diesem Zeitpunkt temporär auf die Großstädte konzentrierte (2018).

Zusammenfassend kann bis einschließlich 2018 weiterhin die Gleichzeitigkeit von Re- und Suburbanisierung diagnostiziert werden. Während der suburbane Außenraum dabei an Bevölkerung gewinnt, verlieren semiurbane Gemeinden hingegen leicht – es bilden sich keine neuen Edge Cities. Die bisherigen Hauptakteure der Reurbanisierung, die Altersgruppe der 18-bis-29-Jährigen, verliert langsam an Bedeutung. Stattdessen scheint diese mittelfristig von der Altersgruppe der 30-bis-39-Jährigen abgelöst zu werden; in Form von Familien zeigt sich diese Altersgruppe, zusammen mit jener der unter-18-Jährigen, zudem als etablierter Hauptakteur der Suburbanisierung. Die durch den demographischen Wandel wachsende Altersgruppe der Über-60-Jährigen gewinnt außerhalb der Zentralstädte an Anteil und kann entsprechend als ein weiterer Hauptakteur der Suburbanisierung ausgemacht werden. Im Fall der Zentralstädte hingegen stagniert der Anteil dieser Altersgruppe, es kann daher ein maßgeblicher Wegzug von Über-60-Jährigen aus den Zentralstädten (Desurbanisierung) angenommen werden.

Abb. 19: Anteile der Personen ohne deutsche Staatsbürgerschaft



Eigene Darstellung

Es bestätigt sich insgesamt, dass urbane Raumtypen jünger sind, weniger von Familien geprägt, und dabei einkommensschwächer sowie diverser. Gleiches gilt auch für die semiurbanen ›Außenposten‹, allerdings weniger deutlich. Sowohl für

urbane als auch semiurbane Gemeinden lässt sich zudem festhalten, dass dieses Muster in den Kernen stärker ausgeprägt ist als im weiteren Raum. Der suburbane Außenraum hingegen kann als Suburbia im klassischen Sinne verstanden werden. Er ist weiterhin durch die bisherigen Suburbaniten sowie sich nun neu gründenden Familien geprägt und damit etwas älter, einkommensstärker, aber ebenfalls mit langsamer Tendenz zur Diversifizierung.

Abschließend kann festgehalten werden, dass die Binnendifferenzierung urbaner und semiurbaner Gemeinden zweierlei offenlegt: Einerseits folgen die administrativ zusammenhängenden Raumtypen (*Urbaner Kern* und *Raum*/*Semiurbaner Kern* und *Raum*) denselben im vorliegenden Artikel dargestellten Entwicklungstrends. Andererseits liegen die Muster der sozialen Strukturen von urbanen und semiurbanen Räumen aber sichtlich stärker an denen des suburbanen Außenraums als an denen des jeweiligen Kerns. Es sei hier beispielsweise auf die Altersgruppe der unter-18-Jährigen verwiesen, die sowohl im urbanen Raum als auch im urbanen Kern steigende Anteile aufweisen, wobei der urbane Raum in der Ausprägung des Anteils näher am benachbarten suburbanen Außenraum liegt, wo dieser sichtlich höher ausfällt; selbiges zeigt sich auch im Falle der semiurbanen Typen. Inwieweit die umliegenden urbanen und semiurbanen Räume somit tatsächliche, eigenständige Hybride darstellen oder doch nur die räumlichen ›Extreme‹ von Kernen und suburbanem Außenraum in einem Durchschnitt nivellieren, kann mit dieser Typisierung derzeit nicht abschließend geklärt werden.

5 Zusammenfassung und Ausblick

Der vorgestellte Indikator zur Binnendifferenzierung deutscher Großstadtregionen beschreibt entlang der Dichte von Bevölkerung und Infrastruktur ein Spektrum der Urbanität, das zwischen fünf Raumtypen differenziert. Innerhalb der Zentralstädte werden der urbane Kern, der umliegende urbane Raum; im Umland dichtere semiurbane Gemeinden, ebenfalls mit einem Kern und umliegendem Raum; und schließlich der wenig dichte suburbane Außenraum unterschieden. Die Berechnung von ortsbezogenen, lokalen Grenzwerten zur Einordnung in diese Raumtypen gewährleistet dabei, dass der Indikator als regionsübergreifendes und -vergleichendes Instrument eingesetzt werden kann.

Mit Blick auf räumliche Strukturen zeigt der Indikator, dass sich über alle Großstadtregionen hinweg Kernbereiche in urbanen und semiurbanen Gemeinden identifizieren lassen, in Städten wie Berlin auch kernbereichsähnliche Subzentren. Weiterhin bilden die semiurbanen Gemeinden im Umland die dortigen Mittelzentren ab, offenbaren aber zusätzlich überdurchschnittlich dichte Grundzentren, die mögliche ›neue Zentralitäten‹ darstellen – in jedem Fall handelt es sich hier um die ›Außenposten‹, die den restlichen suburbanen Außenbereich versorgen. Insgesamt

wird der zeitgenössische, fragmentierte Charakter sub:urbaner Räume darstell- und damit analysierbar. Aber auch die etablierte Einordnung von Großstadtregionen in mono- und polyzentrisch wird über den Indikator dargestellt. Darüber hinaus werden weitere Typen von Großstadtregionen sichtbar: Die Metropolregion Ruhrgebiet als urbaner Cluster oder ostdeutsche Stadtregionen mit suburbanen ›Leerstellen‹.

Für diese räumlichen Strukturen bieten sich in der Folgeforschung Anknüpfungspunkte. So eine genaue Betrachtung semiurbaner Gemeinden, also der Vergleich etablierter Mittelzentren und ›neuer Zentralitäten‹ bezüglich ihrer Sozial- und Infrastrukturen; aber auch der Schritt in die Mesoebene mit einer Typologisierung der 48 Großstadtregionen, um hier an bisherige großräumig-basierte Studien (z.B. Aring/Reuther 2008; Hesse et al. 2016; Hesse et al. 2018) anzuschließen: So können auf Grundlage kleinräumiger Daten nicht nur regionsspezifische Strukturen und Entwicklungstrends (von Re- und Suburbanisierung) typisiert, sondern vertiefend auch regions- und gemeindeintrinsische Details berücksichtigt werden.

Die Analysen sozialer Strukturen wiederum zeigen, dass insbesondere die urbanen Gemeinden von einer jüngeren, diverseren sowie statusschwächeren Bevölkerung geprägt sind. Die Altersgruppe der 18-bis-29-Jährigen verliert langsam den Status als Hauptakteur der Reurbanisierung, die Altersgruppe der 30-bis-39-Jährigen gewinnt an Bedeutung – sowohl in der Konstellation von Paar- als auch Familienhaushalten. Dieselben Erkenntnisse lassen sich für die semiurbanen Gemeinden im Umland festhalten, wenn auch weniger deutlich ausgeprägt. Die eher peripheren Raumtypen der urbanen sowie semiurbanen Räume folgen dabei zwar den grundsätzlichen Entwicklungstrends ihrer Kerne, ihre Sozialstrukturen selbst tendieren aber sichtlich zum suburbanen Außenraum. Hier, ganz im Bilde der klassischen Suburbia, dominieren etablierte Haushalte der Altersgruppe der 40-bis-59-Jährigen und die Familiengründer*innen der 30-bis-39-Jährigen treten als erstarkende Hauptakteure der Suburbanisierung in den Mittelpunkt. Die Altersgruppe der Über-60-Jährigen schließlich desurbanisiert und weist in urbanen und semiurbanen Gemeinden entsprechend nur noch stagnierende Anteile auf, während sie im suburbanen Außenraum weiterhin wächst. Entsprechend ergibt sich für den suburbanen Außenraum, dass er sowohl von Familien als auch einer älteren Bevölkerung geprägt, zudem deutlich einkommensstärker ist, und sich bei geringerer Diversität langsam diversifiziert.

Weitere Forschung zu den sozialen Strukturen sollte an bisherigen Studien (z.B. Milbert 2017; Adam 2020; Sixtus et al. 2022) anknüpfen und den kleinräumigen Ansatz nutzen, Binnendifferenzierungen von (auch einzelnen) Großstadtregionen sowie Gemeinden vorzunehmen. Welche Akteure der Re- und Suburbanisierung wirken wo maßgeblich? Diversifiziert sich die Bevölkerung nur in spezifischen Regionen oder Gemeinden? Verteilt sich das Einkommen ungleich innerhalb von Raumtypen oder entlang unterschiedlicher Siedlungstypen? Im Rahmen dessen können mit

aktuelleren Zeitständen dann auch neue Befunde wie eine anscheinend anziehende Wohnsuburbanisierung (Osterhage/Albrecht 2021) überprüft und fortgeschrieben werden. Letztlich bietet sich auch eine transdisziplinäre Verknüpfung mit anderen rasterbasierten Auseinandersetzungen mit sub:urbanen Räumen, etwa zu ökonomischen, verkehrlichen oder klimatologischen Aspekten an.

Auch mit Blick auf die skizzierten Folgeforschungen soll abschließend ein Ausblick auf die Fortentwicklung des Indikators selbst geworfen werden. Die Binnendifferenzierung in fünf Raumtypen stellt einen ersten Schritt dar – hieran anknüpfend soll eine Feintypologisierung in diesen Raumtypen entwickelt werden, a) entlang spezifischer Siedlungstypen (bspw. Einfamilienhausgebiete, Großwohnsiedlungen) und b) sozialen Strukturen (bspw. vorwiegend Familien, einkommensstarke Enklaven). Hierzu stehen sowohl weitere Variablen und neue Jahresstände im RWI-GEO-GRID-Datensatz zur Verfügung als auch weitere kleinräumige Datensätze, insbesondere die Zensus 2011 und 2022 mit ihren Gebäude- und Wohnungszählungen. Außerdem sollte für verbleibende, arbiträre Grenzziehungen (bisher vor allem administrative Gemeindegrenzen) überprüft werden, ob auch hier ortsbezogene oder wenigstens feiner differenzierte Alternativen konzipiert werden können.

Insgesamt ist deutlich geworden, dass die Stadtforschung durch kleinräumige, rasterbasierte Ansätze die bisherigen großräumigen, gemeindebasierten Auswertungen vertiefen und genauer zu qualifizieren vermag. Decrypting Suburbia – das Auffächern sowohl der Zentralstädte selbst als auch ihres Umlandes in semiurbane ›Außenposten‹ und klassische suburbane Gemeinden, macht das fragmentierte Mosaik deutscher Großstadtregionen auch methodisch wie empirisch sichtbar. So wird zunehmend möglich, die Bandbreite urbaner, semiurbaner *und* suburbaner Strukturen zu entschlüsseln.

Datensätze

Innerstädtische Raumbeobachtung (IRB) des BBSR (o.J.): Datengrundlage: Kommunalstatistiken der IRB-Städte/Statistik der Bundesagentur für Arbeit. Datensatz.

RWI Essen & microm (2021): RWI-GEO-GRID: Socio-economic data on grid level (wave 10). RWI-GEO-GRID. Version: 1. RWI – Leibniz Institute for Economic Research. Dataset.

Literatur

Adam, B. (2020): »Suburbanisierung im Fokus: Monitoring städtischer Entwicklungen im Spannungsfeld zwischen Re- und Suburbanisierung«, in: Stadtfor-

schung und Statistik: Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker, 33(1), 12–20.

Ahlfeldt, G. M., & Wendland, N. (2008): »Die Zentralität war schon da! Die Bedeutung des öffentlichen Schienennahverkehrs für die Entstehung der Berliner City West«, in: disP – The Planning Review, 44, 5–14, https://doi.org/10.1080/02513625.2008.10557013

Angelova-Tosheva, V., & Müller, O. (2019): Methodological manual on territorial typologies: 2018 edition, (European Commission. Statistical Office of the European Union., Hg.). Publications Office.

Aring, J., & Reuther, I. (2008): »Die Regiopole. Vom Arbeitsbegriff zur konzeptionellen Idee«, in: J. Aring & I. Reuther (Hg.), Regiopolen: Die kleinen Großstädte in Zeiten der Globalisierung, Berlin: JOVIS, 8–30.

Baldewein, T., & Keller, C. (2020): »Räumliche Muster der Zuwanderung: Regionale Verteilung und städtische Segregation von MigrantInnen in Deutschland«, in: A. Röder & D. Zifonun (Hg.), Handbuch Migrationssoziologie, Wiesbaden: Springer Fachmedien, 1–35, https://doi.org/10.1007/978-3-658-20773-1_11-1

Beetz, S. (2019): »Zentralität«, in: L. Porsche, A. Steinführer, M. Sondermann, & Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.), Kleinstadtforschung in Deutschland: Stand, Perspektiven und Empfehlungen, Hannover: ARL, Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Brake, K., Dangschaft, J. S., & Herfert, G. (Hg.). (2001): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen, Wiesbaden: VS Verlag, https://doi.org/10.1007/978-3-663-11566-3_1

Brombach, K., Jessen, J., Siedentop, S., & Zakrzewski, P. (2017): »Demographic Patterns of Reurbanisation and Housing in Metropolitan Regions in the US and Germany«, in: Comparative Population Studies, 42, https://doi.org/10.12765/CPoS-2017-16

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hg.). (2016): »Im Schatten der Reurbanisierung? Suburbias Zukünfte«, in: Informationen zur Raumentwicklung, 3/2016. BBSR.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hg.). (2018): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) des BMVI für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Arbeitspapier.

Burdack, J., & Hesse, M. (2006): »Reife, Stagnation oder Wende? Perspektiven zu Suburbanisierung, Post-Suburbia und Zwischenstadt: ein Überblick zum Stand der Forschung«, in: Berichte zur deutschen Landeskunde, 80(4), 381–399.

Dembski, S., Sykes, O., Couch, C., Desjardins, X., Evers, D., Osterhage, F., Siedentop, S., & Zimmermann, K. (2021): »Reurbanisation and suburbia in Northwest Europe: A comparative perspective on spatial trends and policy approaches«, in: Progress in Planning, 150, 1–47, https://doi.org/10.12765/CPoS-2017-16

Fava, S. F. (1956): Suburbanism as a Way of Life«, in: American Sociological Review, 21 (1), 34–37, https://doi.org/10.1177/004209801246261O

Feldtkeller, A. (2018): »Städtebau: Quartiere offen für Vielfalt«, in: N. Berding, W.-D. Bukow, & K. Cudak (Hg.), Die kompakte Stadt der Zukunft, Wiesbaden: Springer Fachmedien, 31–52, https://doi.org/10.1007/978-3-658-18734-7_2

Fischer, C. S. (1975): »Toward a subcultural theory of urbanism«, in: American journal of Sociology, 80(6), 1319–1341, https://doi.org/10.1086/225993

Forsyth, A. (2012): »Defining Suburbs«, in: Journal of Planning Literature, 27(3), 270–281, https://doi.org/10.4324/9781315266442-2

Frank, S. (2020): »Suburbane Räume und Lebensweisen: Von der Peripherie ins Zentrum – und nicht zurück«, in: Stadtsoziologie und Stadtentwicklung, Baden Baden: Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG, 257–268, https://doi.org/10.5771/9783845276779-257

Friedrichs, J. (1995): Stadtsoziologie, Leverkusen: Leske + Budrich.

Friedrichs, J. (2011): »Ist die Besonderheit des Städtischen auch die Besonderheit der Stadtsoziologie?« in: H. Herrmann (Hg.), Die Besonderheit des Städtischen: Entwicklungslinien der Stadt(soziologie) (1. Auflage), Wiesbaden: VS Verlag, https://doi.org/10.1007/978-3-531-93338-2_2

Gans, H. J. (1962a): »The Urban Villagers«, in: The Free Press, https://doi.org/10.2307/3002906

Gans, H. J. (1962b): »Urbanism and Suburbanism as Ways of Life. A Re-evaluation of Definitions«, in: A. M. Rose (Hg.), Human Behavior and Social Processes. An Interactionist Approach, Boston: Houghton Mifflin Co., 625–648, https://doi.org/10.1016/b978-0-08-013293-8.50010-5

Gans, H. J. (1969) [1967]: Die Levittowner. Soziographie einer Schlafstadt, Bertelsmann Fachverlag.

Giffinger, R., Kalasek, R., & Wonka, E. (2006): »Ein neuer Ansatz zur Abgrenzung von Stadtregionen: Methodische Grundlagen und Perspektiven zur Anwendung«, in: M. Schrenk & Verein CORP – Competence Center of Urban and Regional Planning (Hg.), *Nachhaltige Lösungen für die Informationsgesellschaft.* Selbstverl. des Vereins CORP, Competence Center for Urban and Regional Development.

Göddecke-Stellmann, J., Lauerbach, T., & Winkler, D. (2019): *Innerstädtische* Raumbeobachtung (IRB), Dokumentation der Datensammlung. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR).

Harris, R. (2010a): »Meaningful types in a world of suburbs«, in: Suburbanization in global society, Emerald Group Publishing Limited, https://doi.org/10.1108/S1047-0042(2010)0000010004

Harris, R. (2010b): »Meaningful types in a world of suburbs«, in: M. Clapson & R. Hutchison (Hg.), Research in Urban Sociology (Bd. 10), Bingley: Emerald Group Publishing Limited, 15–47.

Herfert, G., & Aring, J. (2001): »Neue Muster der Wohnsuburbanisierung«, in: K. Brake, J. Dangschat, & G. Herfert (Hg.), Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 43–56, https://doi.org/10.1007/978-3-663-11566-3_4

Hesse, M., & Siedentop, S. (2018): »Suburbanisation and Suburbanisms – Making Sense of Continental European Developments«, in: Raumforschung und Raumordnung, 76(2), 97–108, https://doi.org/10.1007/s13147-018-0526-3

Hesse, M., Mecklenbrauck, I., Polivka, J., & Reicher, C. (2016): »Suburbia-quo vadis? Möglich Zukünfte und Handlungsstrategien für den suburbanen Raum«, in: Informationen zur Raumentwicklung, 3.

Hesse, M., Polívka, J., & Reicher, C. (2018): »Spatially Differentiated, Temporally Variegated: The Study of Life Cycles for a Better Understanding of Suburbia in German City Regions«, in: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning, 76(2), https://doi.org/10.1007/s13147-017-0511-2

Hinchcliffe, T. (2005): »Elusive Suburbs, Endless Variation«, in: Journal of Urban History, 31(6), 899–906, https://doi.org/10.1177/0096144205276993

Keil, R. (2018a): »Extended urbanization, »disjunct fragments« and global suburbanisms«, in: Environment and Planning D: Society and Space, 36(3), 494–511, https://doi.org/10.1177/0263775817749594

Keil, R. (2018b): »After Suburbia: Research and action in the suburban century«, in: Urban Geography, 41(1), 1–20, https://doi.org/10.1080/02723638.2018.1548828

Kiesler, M., & Keller, C. (2019): »Die Sozialstruktur Suburbias zwischen Homogenität und Heterogenität«, in: RaumPlanung, 204.

Krehl, A., & Siedentop, S. (2019): »Towards a typology of urban centers and subcenters – evidence from German city regions«, in: Urban Geography, 40(1), 58–82, https://doi.org/10.1080/02723638.2018.1500245

Lütke, P., & Wood, G. (2016): »Das »neue« Suburbia?«, in: Informationen zur Raumentwicklung, 3, 349.

Menzl, M. (2017): »Das Eigenheim im Grünen. Kontinuität und Wandel eines Sehnsuchtsortes«, in: Zeitschrift für Kulturwissenschaften, Das Einfamilienhaus Jg. 11 (2017), Nr. 1, 117–131, https://doi.org/10.14361/zfk-2017-0109

Microm (Hg.). (2018): Das Datenhandbuch

Milbert, A. (2017): »Neue Raumtypen für die Mobilitätsforschung«, in: G. Meinel, U. Schumacher, S. Schwarz, & B. Richter (Hg.), Flächennutzungsmonitoring IX. Nachhaltigkeit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung? (Bd. 73), Berlin: Rhombos, 201–206.

Milbert, A. (2020): »Stadt-Umland-Definitionen in der Raumbeobachtung«, in: Stadtforschung und Statistik: Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker, 33(1), 2–11.

Murphy, A. K. (2007): »The Suburban Ghetto: The Legacy of Herbert Gans in Understanding the Experience of Poverty in Recently Impoverished American Sub-

urbs«, in: City & Community, 6(1), 21–37, https://doi.org/10.1111/j.1540-6040.2007.00196.x

Nijman, J. (Hg.). (2020): The life of North American suburbs: Imagined utopias and transitional spaces, University of Toronto Press, https://doi.org/10.1080/07352166.2021.1954845

Osterhage, F., & Albrecht, J. (2021): Schwankungen – Verschiebungen – Brüche: Veränderungen beim bundesweiten Wanderungsgeschehen in den vergangenen zwei Jahrzehnten (Nr. 3; S. 1–12), Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS).

Phelps, N. (2017): Interplaces. An Economic Geography of the Inter-urban and International Economies, Oxford University Press.

Phelps, N. (Hg.). (2006): Post-suburban Europe: Planning and politics at the margins of Europe's capital cities, Palgrave Macmillan, https://doi.org/10.1080/01944360701755881

Reicher, C., & Hesse, M. (2013): Suburbaner Raum im Lebenszyklus: Bd. Nr. 24/2013 (BMVBS, Hg.), BMVBS.

Siedentop, S., & Fina, S. (2010): »Monitoring urban sprawl in Germany: Towards a GIS-based measurement and assessment approach«, in: Journal of Land Use Science, 5(2), 73–104, https://doi.org/10.1080/1747423x.2010.481075

Siedentop, S., Lanzendorf, M., & Kausch, S. (2006): »Siedlungsstruktur- und Mobilitätsprofile suburbaner Gemeindetypen«, in: Berichte. Geographie und Landeskunde, 80(4), Deutsche Akademie für Landeskunde, 415–431.

Siedentop, S., Zakrzewski, P., & Stroms, P. (2018): »A childless urban renaissance? Age-selective patterns of population change in North American and German Metropolitan areas«, in: Regional Studies, Regional Science, 5(1), 1–20, https://doi.org/10.1080/21681376.2017.1412270

Sieverts, T., Stein, U., Koch, M., & Steinbusch, M. (Hg.). (2005): »Zwischenstadt – inzwischen Stadt? Entdecken, Begreifen, Verändern«, Müller + Busmann.

Simons, H., & Weiden, L. (2016): »Schwarmverhalten, Reurbanisierung und Suburbanisierung«, in: Informationen zur Raumentwicklung, 2016(3), 263–273.

Sixtus, F., Beck, L., Nice, T., & Hinz, C. (2022): Landlust neu vermessen: Wie sich das Wanderungsgeschehen in Deutschland gewandelt hat, (Originalausgabe), Berlin: Institut für Bevölkerung und Entwicklung.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hg.). (2019): Statistisches Jahrbuch 2019, Statistisches Bundesamt.

Terfrüchte, T., & Flex, F. (2019): »Zentraler Ort«, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.), Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, Hannover: ARL-Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 2969–2979.

Vaughan, L., Griffiths, S., Haklay, M. (Muki), & Jones, C. (Kate) E. (2009): »Do the suburbs exist? Discovering complexity and specificity in suburban built form«,

in: Transactions of the Institute of British Geographers, 34(4), 475–488, https://doi.org/10.1111/j.1475-5661.2009.00358.x
Walks, A. (2013): »Suburbanism as a Way of Life, Slight Return«, in: Urban Studies, 50(8), 1471–1488, https://doi.org/10.1177/0042098012462610
Watt, P. (2009): »Living in an Oasis: Middle-Class Disaffiliation and Selective Belonging in an English Suburb«, in: Environment and Planning A: Economy and Space, 41(12), 2874–2892, https://doi.org/10.1068/a41120
Weber, M. (1980) [1922]: Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriß der verstehenden Soziologie (J. Winckelmann, Hg.).
Welz, J., Haase, A., & Kabisch, S. (2017): »Zuzugsmagnet Großstadt – Profile aktueller Zuwanderer: Das Beispiel Leipzig«, in: disP – The Planning Review, 53(3), 18–32.
Wirth, L. (1938): »Urbanism as a Way of Life«, in: The American Journal of Sociology, 44(1), 1–24, https://doi.org/10.1086/217913

Abbildungen

Abbildung 1: Spektrum der Urbanität (Eigene Darstellung)
Abbildung 2: Schritte der Umsetzung (Eigene Darstellung)
Abbildung 3: Grenzwertmultiplikatoren (Eigene Darstellung)
Abbildung 4: Scoring (Eigene Darstellung)
Abbildung 5: Stadtregion Regensburg [2018] (Eigene Darstellung)
Abbildung 6: Stadtregion Rhein-Main [2018] (Eigene Darstellung)
Abbildung 7: Stadtregion Ruhrgebiet [2018] (Eigene Darstellung)
Abbildung 8: Stadtregion Berlin [2018] (Eigene Darstellung)
Abbildung 9: Stadtregion Magdeburg [2018] (Eigene Darstellung)
Abbildung 10: Stadtregion Paderborn [2018] (Eigene Darstellung)
Abbildung 11: Bevölkerungsanzahl (Eigene Darstellung)
Abbildung 12: Anteile der 18-bis-29-Jährigen (Eigene Darstellung)
Abbildung 13: Anteile der 30-bis-39-Jährigen (Eigene Darstellung)
Abbildung 14: Anteile der unter-18-Jährigen (Eigene Darstellung)
Abbildung 15: Anteile der 40-bis-59-Jährigen (Eigene Darstellung)
Abbildung 16: Anteile der über-60-Jährigen (Eigene Darstellung)
Abbildung 17: Anteile der arbeitslosen Personen (Eigene Darstellung)
Abbildung 18: Kaufkraft pro Haushalt (Eigene Darstellung)
Abbildung 19: Anteile der Personen ohne deutsche Staatsbürgerschaft (Eigene Darstellung)

Gendersensible Planung in aktuellen Stadterweiterungsprojekten

Vereinbarkeit von Erwerbs- und Sorgearbeit jetzt auch in Suburbia?

Henriette Bertram

Einleitung

Nach zwei Jahrzehnten der Reurbanisierung unter dem Postulat des Flächen- und Ressourcensparens hat das Leitbild der kompakten Stadt auch bei aktuellen Planungsvorhaben am Stadtrand an Bedeutung gewonnen. Damit reagieren Planende auf Kritik an früheren suburbanen Stadtteilen, die häufig als monofunktionale Wohngebiete konzipiert wurden. Insbesondere vonseiten der feministischen und gendersensiblen Stadtforschung wurden diese Quartiere als räumliche Manifestation einer geschlechtlich begründeten funktionalen Trennung der Lebensbereiche angesehen (McDowell/Massey 1984; McDowell 1999; Frank 2003; Terlinden 2003; Rahn 2011), welche die Möglichkeiten von Frauen einschränkten (Frank 2009; Becker 2010; Häußermann/Siebel 2012; Strüver 2018). Vergeschlechtlichte Rollenverständnisse sind heutzutage zwar weniger starr und ein binäres Verständnis von Geschlecht wird zunehmend in Frage gestellt. Erwerbstätigkeit und Mobilitätsmuster von Männern und Frauen unterscheiden sich jedoch weiterhin, obwohl sich das Ausbildungsniveau angeglichen hat. Insbesondere nach der Familiengründung erleben viele (heterosexuelle) Paare einen Traditionalisierungseffekt, in dessen Folge die Bemühungen um Vereinbarkeit von Erwerbs- und Sorgearbeit vor allem zum Problem der Frauen/Mütter wird.

Dieser Beitrag greift die Frage auf, ob genderbezogene Chancengleichheit und die Vereinbarkeit von Erwerbs- und Sorgearbeit an suburbanen Wohnstandorten in aktuellen Stadterweiterungsvorhaben eine Rolle spielen. Am Beispiel von Hamburg-Oberbillwerder wird gezeigt, dass diese Themen trotz der mittlerweile 40-jährigen Kritikhistorie in der planerischen und öffentlichen Debatte um den neuen Stadtteil keine explizite Erwähnung finden. Gleichwohl greifen Leitbild und die Ziele des Planungsvorhabens durchaus Forderungen des Gender Mainstreaming in der räumlichen Planung auf.

Methodisch stützt sich der Beitrag auf eine Variation der qualitativen Inhaltsanalyse. Es wurden zunächst Leitfäden, Handbücher und Kriterienkataloge ausgewertet und aus deren Empfehlungen ein Kategoriensystem erstellt. Anschließend wurden Planungsdokumente für Oberbillwerder mit dem Kategoriensystem verglichen.

Kritik an suburbanen Quartieren aus der Genderperspektive

Im Zuge der Industrialisierung und der Etablierung des fordistischen Lebens- und Arbeitsmodells wurde die Arbeitsteilung der Geschlechter mit strikt getrennten Arbeitsbereichen in vielen Ländern zur kulturellen Norm (wobei diese insbesondere während Kriegen und Krisen durchaus aufgeweicht wurde, um hinterher jedoch umso stärkere Gültigkeit zu erlangen). Die Sphären der Öffentlichkeit und Produktion galten seitdem als männlich, die des Privathaushalts und der Reproduktion hingegen als weiblich (Hanson/Pratt 1994; Terlinden 2003, 2010; Fainstein/Servon 2005; Klaus/Drüeke 2010). Arbeit wurde gleichbedeutend mit Lohnerwerb verstanden und bezeichnete eine Tätigkeit, die man(n) gegen eine Entlohnung außerhalb des Heims verrichtete. Unbezahlte Sorgearbeit, die fast ausschließlich von Frauen geleistet wurde, gehörte nicht dazu (McDowell 1999: 73; England/Lawson 2005: 78; Oberhauser 2017). Die fordistische Stadt, deren Ideal die Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholen und Verkehr war, basierte auf dieser Arbeitsteilung und wäre ohne sie unmöglich gewesen (van den Berg 2017: 17–20). An der Raumproduktion waren Frauen als Planerinnen oder Architektinnen noch selten beteiligt, sodass Ausstattung und Aufteilung des Stadtraums überwiegend aus einer männlichen Perspektive geplant und gestaltet wurden (Jarvis et al. 2009: 133). Während der zweiten Frauenbewegung formulierten Planer*innen und kritische Wissenschaftler*innen immer deutlicher Kritik an den so entstandenen Räumen sowie dem dahinterliegenden Lebens- und Arbeitsmodell (vgl. Bauriedl et al. 2010a: 14).

Im Mittelpunkt der Planungskritik standen die Wohnstrukturen des Fordismus, da sie nicht nur die Ausführung der reproduktiven Aufgaben erschwerten, sondern auch als »Emanzipationshindernis« für Frauen und insbesondere für Mütter begriffen wurden (Warhaftig 1985; Frank 2009: 18). Als offensichtlichste räumliche Manifestation dessen galten die häufig monofunktionalen suburbanen Wohnquartiere, die seit dem Ende des 19. Jahrhunderts in vielen Ländern als erschwingliche Heimstätten in ruhiger Lage zumeist für Familien bereitgestellt wurden (Danielzyk et al. 2012; Menzl 2014; Keil 2018). Mit den Innenstädten waren sie über Straße oder Schiene verbunden, um effiziente Pendelwege für die (männlichen) Erwerbstätigen zu ermöglichen, die in der Regel morgens das Haus verließen und erst nach Feierabend zurückkehrten, um im ruhigen Vorort ihren Ausgleich zum Berufsalltag zu gestalten (Dörhöfer 1990: 19; Frank 2003, 2006; Häußermann/Siebel 2012; Strüver 2018).

Wer Verantwortung für die Reproduktionsarbeit übernahm – und das waren überwiegend Frauen – hatte in diesen Wohngebieten jedoch nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten zur beruflichen und persönlichen Entfaltung. Die Monofunktionalität ließ »complex space-time budgeting problems« entstehen (England 1996: 5; vgl. Dyck 1996: 125). Als ein besonders limitierender Faktor wurde die oftmals einseitige Ausrichtung des öffentlichen Personennahverkehrs und eine generelle Automobilorientierung identifiziert (Frank 2010: 28; Flade 2010: 289; Mees 2010). Durch die Priorisierung von Pendelwegen blieben die Mobilitätsmuster des reproduktiven Alltags, die selten linear sind, sondern die Form von Wegeketten annehmen, unberücksichtigt. Hinzu kam ein häufig unzureichendes und einseitiges wohnungsnahes Arbeitsplatzangebot, wodurch eine adäquate Beschäftigung in Wohnortnähe vor allem für Höherqualifizierte kaum zu finden war (Frank 2003: 330–331; Baumgart 2004: 89; Rahn 2011).

Zwar waren suburbane Standorte in Deutschland zumindest mit grundlegender sozialer Infrastruktur wie Kindergärten und Grundschulen ausgestattet, weitere Pendelwege zu innerstädtischen Arbeitsplätzen waren aber in Familien in der Regel nur für ein Elternteil zu bewältigen (und sind es häufig bis heute). In der Vergangenheit verzichteten daher viele Frauen auf eine Erwerbstätigkeit; bis heute arbeiten Mütter häufig in Teilzeit (destatis 2022) und eher wohnortnah (Skora 2018). Sichere, eigenständige Mobilität von Kindern oder auch älteren Familienangehörigen war aufgrund der Automobilorientierung selten möglich (Rodenstein 1994; England 1996; Baumgart 2004; Becker 2010: 808; Menzl 2007: 46–47). Trotz des relativ hohen Wohnkomforts fühlten sich viele Frauen daher in ihrem Vorstadtzuhause isoliert, zumal wenn sie nicht über einen (zweiten) PKW verfügten. Mit der steigenden Frauenerwerbsquote und aufgrund anderer offenbar werdender Probleme des fordistischen Siedlungsbaus gab es seit den 1970er und 80er Jahren vielerorts Bestrebungen, eine bessere funktionale Mischung herzustellen: Einzelhandel und Freizeitmöglichkeiten wurden angesiedelt, später zumindest in einigen Quartieren auch Arbeitsplätze.

Dennoch hielt sich insbesondere unter kritischen und feministischen Forscher*innen die Einschätzung, dass Emanzipation und Selbstverwirklichung für Frauen – insbesondere für Mütter – in den Innenstädten bzw. in integrierten Lagen leichter möglich seien, da sie dort vielfältige Arbeitsplätze, mehr Kinderbetreuungseinrichtungen, ein besseres soziales Netzwerk sowie mehr Toleranz gegenüber dem von ihnen gewählten Lebensstil vorfänden (England 1991; Karsten 2003; Danielzyk et al. 2012; Boterman/Karsten 2014). Rose kommt vor fast 40 Jahren sogar zu dem Schluss, dass die Innenstädte – bei allen Schwierigkeiten, bspw. mit einem Kinderwagen im ÖPNV unterwegs zu sein oder einen ruhigen Platz zum Stillen zu finden (vgl. Kern 2021) – »the most appropriate built environment for all women with children« seien (Rose 1984; England 1991: 141).

Junge Familien sind bis heute eine der wichtigsten Zielgruppen für suburbane Planungsvorhaben (Jarvis et al. 2009: 35, 40–41; vgl. Bondi 1992). Es ist davon auszugehen, dass viele Familien sich in einem Abwägungsprozess mit vielfältigen Interessen und Alltagsanforderungen auch weiterhin für einen Wohnstandort am Stadtrand entscheiden (Ostheider 1989: 24; Markusen 2005: 175; Wright 2005: 143), dort aber durchaus auch von den notwendigen Anpassungsleistungen überrascht werden können (Menzl 2007). Im Zusammenhang mit der weiter steigenden Bildungs- und Erwerbsbeteiligung von Frauen und dem zunehmend auch von Männern geäußerten Wunsch, Zeit für Familie zu haben, bleibt die Frage nach der Gestaltung suburbaner Wohnquartiere für mehr Chancengleichheit und eine egalitärere Aufteilung der Reproduktionsarbeit also virulent.

Gender Mainstreaming als Reaktion auf die Planungskritik: Erleichterung der Doppelrolle oder gesellschaftliche Transformation?

Seit dem Vertrag von Amsterdam (1997) ist Gender Mainstreaming für alle Politikbereiche in allen EU-Mitgliedsländern vorgeschrieben, also auch für die Stadtplanung. Das Ziel des Mainstreamings ist es, die Kategorie Gender bei allen Entscheidungsprozessen mitzudenken, um langfristig Chancengleichheit und Gerechtigkeit für alle unabhängig von Geschlecht und sozialer Rolle zu ermöglichen. Einige eher allgemeine Forderungen für geschlechtergerechte Planung und Planungspolitik sind mittlerweile zu weithin akzeptierten Leitlinien geworden, die allerdings nicht zwangsläufig unter dem Label »gendersensibel« kommuniziert werden (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2000, 2006; vgl. Rodenstein 1994). In Wien wurde auf dieser Grundlage der Ansatz des »Alltags- und Frauengerechten Planens und Bauens« entwickelt (Stadt Wien 2015; Tummers et al. 2019). Eine allgemeingültige Verfahrensweise, mit der dieses Ziel erreicht werden kann, oder ein weithin akzeptierter Kriterienkatalog für gendergerechtes Planen und Bauen existieren bislang jedoch nicht (Tummers et al. 2019: 87). Verwandte, für die Gendergerechtigkeit und Vereinbarkeit förderliche Konzepte sind, bspw. die »Stadt der kurzen Wege« oder die »kompakte Stadt«, die etwa seit der Jahrtausendwende auch im Zuge der Debatten um Reurbanisierung und nachhaltige Stadtentwicklung wieder verstärkt angewandt werden und die teils ähnliche Maßnahmen beinhalten (Bauer und Frölich v. Bodelschwingh, 2017). Auch für Ansätze des barrierefreien Planens und Bauens lassen sich Überschneidungen feststellen, da z.B. Menschen mit Gehbehinderung bei ihren alltäglichen Wegen mit ähnlichen Hindernissen konfrontiert sind wie z.B. Menschen, die mit einem Kinderwagen unterwegs sind (Roller 2003).

Seit den 1980er Jahren und stärker seit der Jahrtausendwende wird in Forschung und Gesellschaft die soziale Konstruiertheit von Geschlecht und Zweigeschlecht-

lichkeit sowie über Heteronormativität reflektiert (McDowell 1997: 384). Zudem werden die Unterschiede zwischen Frauen und die Vielfalt von Lebensbedingungen und -entwürfen betont. Die Berücksichtigung weiterer wirkmächtiger und sich gegenseitig verstärkender Differenzkategorien wie *race*, Schicht bzw. Milieu, Alter oder körperliche Einschränkungen wird unter dem Stichwort Intersektionalität diskutiert (Bowlby et al. 1989; McDowell 1993: 158, 1999; Jarvis et al. 2009; Bauriedl et al. 2010b: 13; Wastl-Walter 2010: 10); durch Fachkräftemangel in Pflege- und Erziehungsberufen erfahren reproduktive Tätigkeiten – zumindest rhetorisch – in letzter Zeit eine stärkere Wertschätzung. Lebensstile differenzieren sich weiter aus; und nicht-traditionelle familiale Aufgabenverteilungen sind ebenso wie diverse, nicht-binäre Geschlechtsidentitäten stärker akzeptiert, wodurch die Geschlechterordnung weiter in Frage gestellt wird (Frank 2010: 31–33; Huning et al. 2019: 5–6).

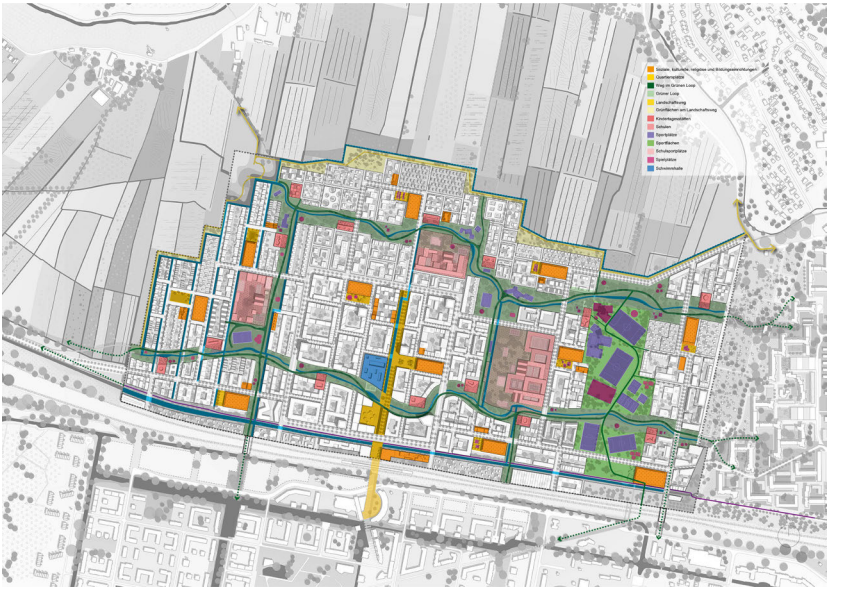
Durch diese Themenerweiterungen und Differenzierungen wurden auch für die gendersensible Raumforschung und Planungspraxis Widersprüche und ungelöste Fragen sichtbar: So wird einerseits davon ausgegangen, dass »differente […] Ausgangs- und Lebensbedingungen« in einem ersten Schritt erkannt und benannt werden müssen, bevor im zweiten Chancengleichheit geschaffen werden kann (Klaus/Drüeke 2010: 246). Andererseits wird es durch die wiederholte Betonung von Unterschieden immer schwieriger, sie zu überwinden. Auf diese Weise bleiben spezifisch weibliche Erfahrungen trotz gestiegener Wertschätzung immer »das Besondere« (Wastl-Walter 2010: 20).

Damit einhergehend ergibt sich ein Dilemma zwischen einer »taktischen« und einer »strategischen« Herangehensweise an gendersensible und vereinbarkeitsförderliche Planung: Taktische Maßnahmen sind kurzfristig umsetzbar und erleichtern die Ausführung reproduktiver Aufgaben sofort spürbar. Als strategisch wird die Ausrichtung dann bezeichnet, wenn die Maßnahmen langfristig und transformativ auf die Geschlechterverhältnisse und genderbezogene Aufgabenverteilung wirken sollen (Sandercock/Forsyth 1992: 54; Tummers et al. 2019: 85–88). Eine schon lange formulierte Kritik an der taktischen Herangehensweise lautet, dass die Analysen der Lebensrealitäten und Bedürfnisse von Frauen vor allem zum Ziel hätten, »die lästige Doppelrolle zu erleichtern, anstatt sie zu beseitigen« und kein »emanzipatorisches Ziel« verfolgten (Alisch 1993: 18). Somit können sie sogar kontraproduktiv, weil stereotypisierend wirken (Wankiewicz/Tummers 2020). Dennoch dominieren bis heute taktische Maßnahmen die Leitfäden und Kriterienkatalogen zum Gender Planning, auch weil die Umsetzung einer strategischen Herangehensweise ungleich komplexer wäre. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche Art von Veränderung Planung in Bezug auf die Geschlechterverhältnisse herbeiführen kann und will – zumal, wenn kein sozial-räumlicher Determinismus vorausgesetzt wird (Frank 2009) – und wie Alternativen zu der beschriebenen taktischen Herangehensweise aussehen könnten.

Umsetzung der Kritik in aktuellen Stadterweiterungsprojekten

Als Fallbeispiel für die Untersuchung der Gendersensibilität und Berücksichtigung egalitärer Geschlechterverhältnisse wurde Hamburg-Oberbillwerder ausgewählt. Oberbillwerder ist eines der aktuell größten Stadterweiterungsvorhaben in Deutschland und soll als 105. Hamburger Stadtteil mit ca. 7.000 Wohneinheiten im Südosten Hamburgs (Bezirk Bergedorf) entstehen. Aktuell wird die Fläche von knapp 120 ha landwirtschaftlich genutzt. Den wettbewerblichen Dialog zum Masterplan gewann 2019 das Planungsbüro ADEPT gemeinsam mit Karres en Brands und Transsolar. Als Leitbilder nennt der Masterplan einerseits die »Connected City«, die sowohl mit den Nachbarstadtteilen als auch mit der Hamburger Innenstadt gut vernetzt sein soll, andererseits die »Active City«, die zu Bewegung und einem aktiven Lebensstil beitragen soll. Als Tochterunternehmen der Stadt ist die IBA Hamburg GmbH zuständig für die Umsetzung des Masterplans.

Abb. 1: Masterplan, Wettbewerbsphase



Adept/Karres en Brands

Es sind fünf Quartiere mit unterschiedlicher Höhe und Dichte geplant; die Wohnungen sollen nach dem »Hamburger Drittelmix« vergeben werden. Für öffentliche Grün- und Freiflächen sind 28 ha mit zahlreichen Spielplätzen sowie ein großer Aktivitätspark und ein Schwimmbad vorgesehen. Im Bereich Bildung und Erziehung sollen ein Bildungs- und Begegnungszentrum mit Stadtteilschule und Gymnasium, zwei Grundschulen, 14 Kitas sowie 14 weitere soziale Einrichtungen entstehen. Diese sollen zwar über alle Quartiere verteilt sein, sich aber dennoch in räumlicher Nähe zu den Grundschulen und Quartierszentren konzentrieren.

Außerdem sollen bis zu 5.000 überwiegend wohnverträgliche Arbeitsplätze entstehen: »Rund 500 Arbeitsplätze sind im Bereich Erziehung, Gesundheit und Soziales zu erwarten, weitere 500 in Quartiersdienstleistungen und im Einzelhandel. Persönliche Dienstleistungen (vor allem im Haushalt) können 300 Erwerbsmöglichkeiten bereitstellen. Angestrebt wird eine Schwerpunktsetzung auf die Branchen Ernährung, Gesundheit und Bewegung« (IBA Hamburg 2019: 36). Zusätzlich sind Handwerkerhöfe und Co-Working Spaces geplant, ebenso wird von einer hohen Anzahl an Heimarbeitsplätzen ausgegangen. Als größter Arbeitgeber wird die Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW) mit ihrem Life Sciences Campus nach Oberbillwerder ziehen.

Nach Vorstellung der IBA und des Bezirksamts Bergedorf werden sogenannte Mobility Hubs als Herzstücke für Mobilität und Verkehr im neuen Stadtteil geplant: »Anwohnerinnen und Anwohner sowie deren Gäste parken ihre Autos in den Mobility Hubs und können dort auf alternative Verkehrsmittel wie Fahrräder, Leih- und Lastenfahrräder oder in Zukunft auch kleine autonome Shuttlebusse für den Weg bis zur Haustür umsteigen. Durch eine gleichmäßige Abdeckung des Stadtteils mit den Mobility Hubs, die eine maximale Entfernung von 250 Metern zu den Wohnstandorten haben, werden somit annähernd gleiche Zugangsbedingungen für ÖPNV und MIV geschaffen« (IBA Hamburg 2019: 54). Insgesamt soll der motorisierte Individualverkehr mittelfristig nur ca. 20 Prozent des Gesamtverkehrs ausmachen, wobei eine Übergangsphase mit höherer Prozentzahl erwartet wird (IBA Hamburg 2019: 50). Neben dem ÖPNV sollen auch Rad- und Fußverkehr gestärkt werden. Radschnellwege nach Bergedorf, Neu-Allermöhe und in die Innenstadt sowie ein attraktives, sicheres, die fünf Quartiere verbindendes Rad- und Fußwegenetz sollen zur Umsetzung der Leitbilder »Connected City« und »Active City« beitragen.

Sport und Bewegung sollen auch über den Transport von Menschen und Gütern hinaus wichtige Elemente im Stadtteil sein. Es soll Bewegungsangebote im öffentlichen Raum geben, aber auch viel Platz sein für institutionell organisierten Sport (IBA Hamburg 2021).

Abb. 2: Visualisierung des Quartiers Oberbillwerder

Adept/Karres en Brands

Seit 2018 wird der Masterplanentwurf in Zusammenarbeit mit politischen Gremien, Fachplaner*innen und Fachbehörden weiterentwickelt. Im Februar 2019 beschloss der Senat den Masterplan, im April 2019 fanden digitale Veranstaltungen der Öffentlichkeitsbeteiligung statt, durchgeführt von der IBA Hamburg GmbH und dem Bezirksamt Bergedorf. Proteste gegen das Projekt fanden in den Jahren 2020 und 2021 statt. Dabei ging es vor allem um die befürchtete Verdrängung von Landwirten und Reitvereinen sowie den Schutz seltener Tier- und Pflanzenarten. Eine weitere Befürchtung war, dass der Boden zu feucht für eine Bebauung sein könne. Auch das Verkehrskonzept wurde kritisiert. Vonseiten der Verantwortlichen wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen, ein sicheres Entwässerungssystem und Ersatz-Biotope für bedrohte Tierarten versprochen (NDR 2021), das Vorhaben aber nicht grundsätzlich infrage gestellt.

Methodisches Vorgehen: Qualitative Inhaltsanalyse

Die Planungen für den neu entstehenden Stadtteil wurden mithilfe einer qualitativen, inhaltlich-strukturierenden Inhaltsanalyse untersucht. Die QIA zählt zu den kodierenden Verfahren und kombiniert systematisches und regelgeleitetes Vorgehen mit großer Flexibilität, was die Anwendung für eine offene Fragestellung sinnvoll macht. Schreier plädiert dafür, die QIA als einen »Werkzeugkasten« zu verstehen, der Forschende dazu befähigt, die Schritte im Forschungsprozess an Fragestel-

lung und Material auszurichten (2014). Wichtigstes Element ist das Kategoriensystem, das aus der Klassifikation von textlichen Aussagen zu mit der Fragestellung verknüpften Oberbegriffen entsteht (Schreier 2014; Mayring 2015; Kuckartz 2018).

Seit den 1990er Jahren sind in vielen Städten Leitfäden oder Kriterienkataloge zum gendersensiblen Planen und Bauen entstanden. Auch widmeten sich mehrere regionale oder sektorale Pläne dem Thema. Dabei sind Ähnlichkeiten und wiederkehrende Themen feststellbar, einen festgelegten Kanon gibt es dabei jedoch nicht. Der Fokus liegt in diesem Beitra nicht allgemein auf dem gendersensiblen Planen und Bauen, sondern auf den Themenkomplex Vereinbarkeit von Sorge- und Erwerbsarbeit bzw. den Umgang der Planung mit der Kritik an den durch Ausstattung, Struktur und Anbindung der Wohnumgebung verstärkten Ungleichheit der Geschlechter. Deshalb wurden zunächst öffentlich zugängliche deutsche und internationale Planungshilfen zum Gender Planning gesammelt. Mithilfe des Auswertungsprogramms MAXQDA wurde ein zunächst vorläufiges Kategoriensystem erstellt, das alle in den Dokumenten genannten Maßnahmen und Empfehlungen umfasste. Zusätzlich zu den Planungsdokumenten flossen in das Kategoriensystem Auswertungsberichte und Publikationen an der Schnittstelle von Forschung und Praxis wie die ExWost-Berichte zum Gender Mainstreaming im Städtebau ein; auch das 2020 von der Weltbank erstellte *Handbook on Gender-Inclusive Urban Planning and Design* wurde einbezogen. Insgesamt wurden über 40 Dokumente erfasst und sämtliche Maßnahmen, die potenziell vereinbarkeitsförderlich wirken können, in das Kategoriensystem überführt. Dabei konzentrierte sich die Analyse auf das »Produkt Raum«, also überwiegend »materiell-inhaltliche Aspekte« des Planens und Bauens und die ebenso wichtigen, aber weniger konkreten und überschaubaren Elemente Planungsprozesse und Entscheidungsstrukturen ausgeklammert (Zibell 2006: 1).

Es entstanden fünf Kategorien mit jeweils mehreren Unterkategorien: Wohnungsbau, Freiräume und öffentliche Freiräume, Mobilität und Verkehr, Ausstattung und Infrastruktur sowie Arbeit und Gewerbe (s. Tab. 1). Viele der identifizierten Maßnahmen lassen sich auch unter den oben genannten verwandten und etablierteren Konzepten fassen. An dieses Kategoriensystem wurden die öffentlich zugänglichen Planungsdokumente des Fallbeispiels Oberbillwerder und die diesbezügliche Medienberichterstattung angelegt. Es stellte sich heraus, dass Vereinbarkeit, Chancengleichheit oder Gendergerechtigkeit keine expliziten Themen im Planungsprozess waren, dass die Masterplanung aber durchaus in einigen Punkten vereinbarkeitsförderliche und gendersensible Maßnahmen umfasst. Die Ergebnisse werden im folgenden Abschnitt dargestellt.

Tab. 1: Kategoriensystem mit Codes und Sub-Codes

Prinzipien und Maßnahmen	**Dahinterliegende Idee aus Sicht der gendersensiblen Planung**
Handlungsfeld: Wohnung & Wohnumfeld	
Verdichtete Bauweise	Monofunktionalität vermeiden
Nutzungsvielfalt	
Verbindung von Arbeiten und Wohnen	
Mischung von Wohn-, Lebens- und Vermarktungsformen	Sozioökonomische Diversität gewährleisten, auch weniger privilegierten Schichten attraktiven Wohnraum bieten (Intersektionalität)
Wohnungsnahe Gemeinschaftsanlagen, auch Zusatzausstattung (z.B. Müllgefäße, Waschküchen, Abstellräume, überdachte Fahrradabstellplätze, Dachterrassen, Teeküchen, Spielloggien, Grillplätze)	Attraktives, bedarfsgerechtes, sicheres Angebot zur Entlastung im Alltag; Ermöglichung von Kontakt und Kommunikation in der Nachbarschaft
Sicherheit des Wohnumfelds: akustische und Sichtbezüge zu Spielflächen; wenig Verkehr	Begleitmobilität für Kinder und Ältere reduzieren
Barrierefreiheit/-armut	Begleitmobilität für Kinder und Ältere reduzieren
Flexible, praktische Grundrisse	Homeoffice ermöglichen, flexible Vergrößerung/Verkleinerung von Wohnungen je nach Familiensituation
Handlungsfeld: Freiräume & öffentliche Räume	
Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Erreichbarkeit, Sicherheit	Begleitmobilität verringern, gute Versorgung für alle Bewohner*innen
Siedlungsnahe/Wohnortnahe Erholungs- und Freizeiträume	
Verbundenheit mit anderen Infrastruktureinrichtungen	Kurze Wege, gute Erreichbarkeit
Ermöglichen von Austausch und Gemeinschaft	Kontakt fördern
Attraktive, flexible, abwechslungsreiche Gestaltung	Bedürfnisse aller berücksichtigen
Akustische und Sichtbezüge	Kinderbetreuung erleichtern

Handlungsfeld: Infrastruktur & Ausstattung	
Integrierte Lagen für Einrichtungen, Quartierszentren auch in Wohnquartieren	Gute Erreichbarkeit von allen Wohnquartieren
Aktive Erdgeschosse	Lebendigkeit, Sicherheit
Fertigstellung gleichzeitig mit Wohnungen	Von Anfang an gute Versorgung und kurze Wege
Barrierefreiheit	Bewegungsfreiheit für alle, auch mobilitätseingeschränkte Personen
Differenzierte, attraktive Angebote	Versorgung im Stadtteil ermöglichen, unterschiedliche Bedarfe bedenken
Flexibilität der Nutzung	Möglichkeit, auf sich verändernde Bedarfe zu reagieren
Leistungsfähige soziale und kulturelle Infrastruktur, insb. Betreuung für Kinder und pflegebedürftige Angehörige	Kurze Wege für Betreuung und Freizeit
Mindestens Grundversorgungsfunktion; zusätzlich wünschenswert: Treffpunkte, medizinische Versorgung, Verwaltung/Service/ Beratungsstellen, Bildungsangebote	Kurze Wege für täglichen und periodischen Bedarf
Chancengleichheit bei Angeboten mitdenken	
Handlungsfeld: Mobilität & Verkehr	
Wegeketten ermöglichen	Versorgenden Alltag beachten, Wegeketten ohne eigenes Auto ermöglichen
Mobilität ohne Auto/Umweltverbund bevorzugen	
ÖPNV: Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen und Sharing-Angeboten (von Wohnung/Arbeitsstelle/Infrastruktur); Barrierefreiheit, Sicherheit, Verknüpfung der Verkehrsarten, nutzungsfreundliche Taktung; Verbindung Stadtteile und Stadtzentrum	Verringerung von Begleitmobilität; Nutzung außerhalb der üblichen Arbeitszeiten ermöglichen (Schichtarbeit, Gastronomie); Unnötige Umstiege und Fahrtzeiten vermeiden
Radverkehr stärken: Geschlossenes, attraktives, sicheres Radwegenetz; alle Teilbereiche verbinden, insb. Zentrum; überdachte Fahrradständer, Unterstellmöglichkeiten	Fahrrad als Verkehrsmittel für Alltag und Freizeit; Begleitmobilität und Fahrtzeiten verringern
Fußgängerfreundlichkeit: Flächendeckendes Fußwegenetz	Kurze Wege, Zufußgehen im Alltag ermöglichen
Verkehrssicherheit: Verkehrsvermeidung, Pedi-Bus, Verkehrserziehung, Spielstraßen, Verkehrsberuhigung, Querungsmöglichkeiten, Gehwegbreiten	Begleitmobilität verringern, Zufußgehen im Alltag ermöglichen

Handlungsfeld: Arbeit & Gewerbe	
Gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen: räumliche Verteilung, Einbindung Gewerbe in Siedlungsstruktur und Infrastruktur	Arbeits-/Beschäftigungsangebote in der Nähe; kurze Wege, Wegeketten ermöglichen
Flexible und attraktive Gestaltung von Gewerbegebieten	Räume für freiberufliche Tätigkeiten, Hemmschwelle für Gründung und Anmietung von Räumen senken, Aufenthaltsqualität erhöhen, Belebung
Sichere Arbeitswege garantieren	Arbeiten für alle zu allen Tageszeiten ermöglichen
Co-Working Spaces/ Telearbeitsgemeinschaften	Pendelwege verringern
Vielfältige Arbeitsplätze schaffen	Für möglichst viele Ausbildungshintergründe, Qualifizierungs- und Erfahrungsstufen, zeitlichen Möglichkeiten etc. Arbeitsorte in der Nähe anbieten
Arbeitsmarkt-/Strukturpolitik und Chancengleichheit verknüpfen: strukturelle Bedingungen der Erwerbsarbeit beachten, Chancengleichheit beim Zugang zum Arbeitsmarkt fördern, Regionalentwicklungsagentur mit Fokus auf Gleichstellung, Gründerinnenförderung, Qualifizierungsangebote	Möglichkeiten struktureller Veränderung prüfen; Erleichterung des Wiedereinstiegs z.B. nach Familienpause
Familienfreundliche Arbeitsbedingungen: Teilzeitarbeitsplätze, innovative Arbeitszeitmodelle, geschlechtergerechte und familienfreundliche Personalentwicklung, Führungskräfte in Teilzeit, geschlechtergerechte Verteilung von Care-Arbeit fördern	Vereinbarkeit verbessern durch Einbezug von Familienarbeit, Karriere auch für Eltern ermöglichen; Umdenken bei Rollenvorstellungen, egalitäre Aufgabenverteilung ermöglichen

Eigene Darstellung

Ergebnisse der Inhaltsanalyse

In den Planungsdokumenten für Oberbillwerder und der den Planungsprozess begleitenden Medienberichterstattung findet sich kein Hinweis auf eine Ausrichtung an den Prinzipien des Gender Mainstreamings. Chancengleichheit oder Geschlechtergerechtigkeit werden ebenso wenig thematisiert wie die Vereinbarkeit von Sorge- und Erwerbsarbeit. Dennoch lassen sich Übereinstimmungen mit dem Kategoriensystem aus Tabelle 1 feststellen (vgl. Tab. 2). Einzelne Maßnahmen sind (nahezu) wortgleich im Textkorpus zu Oberbillwerder zu finden. In diesem Fall ist in der Ta-

belle »wird angestrebt« vermerkt. An anderen Stellen sind die Formulierungen unterschiedlich, es bestehen aber Bezüge zu einer der Maßnahmen. In diesem Fall ist die angestrebte Umsetzung stichwortartig spezifiziert.

Oberbillwerder ist Teil der neuen Stadterweiterungsstrategie Hamburgs unter der Überschrift »Mehr Stadt an neuen Orten«, die als Resultat auf die anhaltende Wohnungsknappheit gelten kann (Grund 2018). Der Entwurf steht unter den Überschriften »Active City« und »Connected City« (IBA Hamburg GmbH 2019), wodurch nicht wenige Maßnahmen des vereinbarkeitsförderlichen Planens berücksichtigt werden, insbesondere in den Handlungsfeldern Infrastruktur & Ausstattung, Öffentliche Räume & Freiräume sowie Mobilität & Verkehr: Die diskutierte Ausstattung mit sozialer, kultureller und medizinischer Infrastruktur ist sehr vielfältig und wird – wenn sie in dieser Weise umgesetzt werden kann – für die allermeisten Bedarfe und Bedürfnisse Anlaufstellen bieten. Neben Bildungs- und Betreuungseinrichtungen sollen auch Sport- und andere Vereine das Leben im Stadtteil mitgestalten. Erdgeschosse sollen für verschiedene Einrichtungen genutzt werden, sodass kaum monofunktionale Gebiete entstehen (IBA Hamburg GmbH/Büro Luchterhandt 2017).

In Bezug auf die Freiraumversorgung und die Organisation des öffentlichen Raums ist vorgesehen, dass der Grüne Loop alle Einrichtungen des öffentlichen Lebens im Stadtteil miteinander verbindet. Räume sollen mehrfach nutzbar und dadurch sehr flexibel sein, um möglichst vielen Menschen Zugang zu gewähren (IBA Hamburg GmbH 2019). Dazu gehört es auch, Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Barrierefreiheit zu gewährleisten. Der Fokus auf Spiel, Sport und Alltagsbewegung führt zu einer geplanten guten Verfügbarkeit von Freiräumen und öffentlichen Räumen bei gleichzeitig hohem Anspruch an ihre Gestaltung (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Hamburg 2018).

In Kombination mit den Mobility Hubs, die den Großteil des ruhenden Verkehrs im Quartier aufnehmen sollen, ist es das erklärte Ziel, dass das Auto eine untergeordnete Rolle spielt, und die Menschen sich bevorzugt zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV fortbewegen (IBA Hamburg GmbH 2019). Um dies zu erreichen, sollen die S-Bahnen zukünftig häufiger fahren und die Züge auch verlängert werden; Busverkehr innerhalb des Stadtteils ist geplant. Alle wichtigen Orte in den Quartieren sollen fußläufig erreichbar sein, Ruhemöglichkeiten für zu Fuß Gehende sind eingeplant. Aufgrund der geplanten Fahrradinfrastruktur kann davon ausgegangen werden, dass das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel einen hohen Stellenwert haben wird. Auch die gute Vernetzung und komplementäre Ausstattung mit den umgebenden Stadtteilen Bergedorf und Neuallermöhe wird angestrebt (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Hamburg 2018; IBA Hamburg GmbH/Büro Luchterhandt 2017).

Im Handlungsfeld Wohnen & Wohnumfeld ist ein wichtiges – wenn auch eher schwammiges – Ziel, durch das Prinzip der Nutzungsmischung sowie eine verdich-

tete Bauweise eine für alle Generationen und Lebenssituationen attraktive Gestaltung zu erreichen (BauNetz Media GmbH 2018). Der gesellschaftliche Zusammenhalt ist ein wichtiges Thema in der Aufgabenstellung (IBA Hamburg GmbH/Büro Luchterhandt 2017). Wohnungen sollen in unterschiedlichen Größen und Preiskategorien angeboten werden, auch sollen Baugemeinschaften bis zu 20 % der Wohneinheiten verantworten. Eine Verbindung von Arbeiten und Wohnen soll prinzipiell möglich sein, wobei die Ideen hier noch nicht so ausgereift sind. Dies ist jedoch vermutlich – ebenso wie die geringe Detailgenauigkeit im Bereich Gemeinschaftsanlagen – dem relativ frühen Planungsstand geschuldet.

Für das Handlungsfeld Arbeit & Gewerbe sind einige grundsätzliche Bedingungen formuliert. So sollen bis zu 5 000 Arbeitsplätze im Stadtteil entstehen, davon die meisten in der Versorgungsinfrastruktur und den Bereichen Gesundheit, Sport und Ernährung (»Active City«), aber auch im Handwerk, in Co-Working Spaces und in Ateliers (IBA Hamburg GmbH/Büro Luchterhandt 2017). Größter Arbeitgeber im Stadtteil wird die HAW sein (Feldhaus 2018). Kurze Wege zu Arbeitsplätzen werden unter dem Aspekt der Umweltfreundlichkeit gewünscht, nicht jedoch in Verbindung mit Chancengleichheit (IBA Hamburg GmbH/Büro Luchterhandt 2017). Es fällt auf, dass insbesondere zu den beiden untersten Feldern der Tabelle »Strukturpolitik« und »Arbeitsbedingungen« keine Aussagen gemacht werden. Sicherlich lässt sich argumentieren, dass es sich dabei nicht um klassische Planungsaufgaben handelt. Gleichzeitig sind es jedoch auch die Handlungsfelder, die am stärksten »strategisch« im oben beschriebenen Sinne wirken und dadurch tatsächlich transformative Kraft im Stadtteil entwickeln könnten.

Tab. 2: Geplante Umsetzung von gendersensiblen Planungsmaßnahmen in Oberbillwerder

Prinzipien und Maßnahmen	**Umsetzung in Oberbillwerder**
Handlungsfeld: Wohnung & Wohnumfeld	
Verdichtete Bauweise	Wird angestrebt
Nutzungsvielfalt	Wird angestrebt
Verbindung von Arbeiten und Wohnen	Wird angestrebt, z.B. Home Office-Möglichkeiten
Mischung von Wohn-, Lebens- und Vermarktungsformen	Wird angestrebt: Wohnraum soll gut und bezahlbar sein, unterschiedliche Einkommensklassen abdecken, verschiedene Wohnungstypen, 20 % Baugemeinschaften, »Hamburger Drittelmix«

Wohnungsnahe Gemeinschaftsanlagen, auch Zusatzausstattung (z.B. Müllgefäße, Waschküchen, Abstellräume, überdachte Fahrradabstellplätze, Dachterrassen, Teeküchen, Spielloggien, Grillplätze)	Genannt werden Abstellräume und Fahrradabstellanlagen; *Details noch nicht absehbar*
Sicherheit des Wohnumfelds: akustische und Sichtbezüge zu Spielflächen; wenig Verkehr	»kindgerechtes« Umfeld, familienfreundlich
Barrierefreiheit/-armut	Wird angestrebt
Flexible, praktische Grundrisse	Wird angestrebt
Handlungsfeld: Freiräume & öffentliche Räume	
Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Erreichbarkeit, Sicherheit	Wird angestrebt
Siedlungsnahe/Wohnortnahe Erholungs- und Freizeiträume	Fokus auf Spiel, Sport und Bewegung; Naturbezug: Garten und Landwirtschaft, Wohnen am Wasser
Verbundenheit mit anderen Infrastruktureinrichtungen	Wird angestrebt über Lage am »Grünen Loop«
Ermöglichen von Austausch und Gemeinschaft	Quartiersplätze mit hochwertiger Gestaltung und Möblierung; Bauspielplatz
Attraktive, flexible, abwechslungsreiche Gestaltung	
Akustische und Sichtbezüge	*Keine Aussage*
Handlungsfeld: Infrastruktur & Ausstattung	
Integrierte Lagen für Einrichtungen, Quartierszentren auch in Wohnquartieren	Wird angestrebt
Aktive Erdgeschosse	Wird angestrebt
Fertigstellung gleichzeitig mit Wohnungen	*Noch nicht absehbar*
Barrierefreiheit	Wird angestrebt
Differenzierte, attraktive Angebote	Wird angestrebt
Flexibilität der Nutzung	Wird angestrebt
Leistungsfähige soziale und kulturelle Infrastruktur, insb. Betreuung für Kinder und pflegebedürftige Angehörige	Wird angestrebt; Bildungs- und Begegnungszentrum
Mindestens Grundversorgungsfunktion; zusätzlich wünschenswert: Treffpunkte, medizinische Versorgung, Verwaltung/Service/ Beratungsstellen, Bildungsangebote	Wird angestrebt
Chancengleichheit bei Angeboten mitdenken	*Keine Aussage*

Handlungsfeld: Mobilität & Verkehr	
Wegeketten ermöglichen	*Keine Aussage*
Mobilität ohne Auto/Umweltverbund bevorzugen	Wird angestrebt; modernes Mobilitätskonzept mit Mobility Hubs
ÖPNV: Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen und Sharing-Angeboten (von Wohnung/Arbeitsstelle/Infrastruktur); Barrierefreiheit, Sicherheit, Verknüpfung der Verkehrsarten, nutzungsfreundliche Taktung; Verbindung Stadtteile und Stadtzentrum	S-Bahn-Anschluss vorhanden, Taktung soll verbessert werden, längere Züge und Busverbindungen im Quartier sowie zu umliegenden Stadtteilen sind geplant, fußläufige Erreichbarkeit von allen Haltestellen
Radverkehr stärken: Geschlossenes, attraktives, sicheres Radwegenetz; alle Teilbereiche verbinden, insb. Zentrum; überdachte Fahrradständer, Unterstellmöglichkeiten	Bike Sharing, Bike & Ride am Bahnhof, attraktive & barrierefreie Abstellplätze, Velorouten in die Innenstadt und geschlossenes Radwegenetz für alle Teilbereiche; insgesamt Fokus auf gesundheitsförderliche und aktive Mobilität
Fußgängerfreundlichkeit: Flächendeckendes Fußwegenetz	Fußläufigkeit aller wichtigen Infrastrukturen, attraktives und sicheres Fußwegenetz mit Ruhemöglichkeiten
Verkehrssicherheit: Verkehrsvermeidung, Pedi-Bus, Verkehrserziehung, Spielstraßen, Verkehrsberuhigung, Querungsmöglichkeiten, Gehwegbreiten	Tempolimit, Spielstraßen
Handlungsfeld: Arbeit & Gewerbe	
Gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen: räumliche Verteilung, Einbindung in Siedlungsstruktur und Infrastruktur	Wohnortnahe Arbeitsplätze, kurze Wege (für Umweltfreundlichkeit)
Flexible und attraktive Gestaltung von Gewerbegebieten	*Keine Aussage*
Sichere Arbeitswege garantieren	*Keine Aussage*
Co-working Spaces/ Telearbeitsgemeinschaften ermöglichen	Wird angestrebt
Vielfältige Arbeitsplätze schaffen	Vielfältige Arbeitsmöglichkeiten mit Schwerpunkten Ernährung, Gesundheit, Sport und Handwerk; HAW Life Sciences als größter Arbeitgeber; Quartiers-/Geschäftszentrum mit Markthalle, Qualifizierungsangebote; Existenzgründungen und Atelierräume

Arbeitsmarkt-/Strukturpolitik und Chancengleichheit verknüpfen: strukturelle Bedingungen der Erwerbsarbeit beachten, Chancengleichheit beim Zugang zum Arbeitsmarkt fördern, Regionalentwicklungsagentur mit Fokus auf Gleichstellung, Gründerinnenförderung, Qualifizierungsangebote	*Keine Aussage*
Familienfreundliche Arbeitsbedingungen: Teilzeitarbeitsplätze, innovative Arbeitszeitmodelle, geschlechtergerechte und familienfreundliche Personalentwicklung, Führungskräfte in Teilzeit, geschlechtergerechte Verteilung von Care-Arbeit fördern	*Keine Aussage*

Eigne Darstellung

Diskussion und Fazit

In diesem Beitrag habe ich am Beispiel von Hamburg-Oberbillwerder untersucht, ob und inwiefern die feministisch inspirierte und seit den 1970er Jahren geäußerte Kritik an suburbanen Wohnquartieren heutzutage Eingang in die Planung findet. Diese Kritik gründet hauptsächlich auf die Monofunktionalität der Wohnquartiere, ihre Automobilorientierung und häufig unzureichende Ausstattung mit sozialer Infrastruktur. Alle diese Themen werden mittlerweile auch aus anderen Gründen (Flächen- und Ressourcenverbrauch, CO2-Ausstoß oder fehlende Versorgungsmöglichkeiten) in kritischen Debatten um suburbane Wohnquartiere aufgegriffen. Ein besonderer Fokus lag in diesem Beitrag auf der Ermöglichung einer besseren Vereinbarkeit von Erwerbs- und Sorgearbeit und der Unterstützung egalitärer Lebens-Arbeits-Modelle für Familien.

Um die Gender- und Vereinbarkeitsrelevanz der Planungen zu überprüfen, wurde eine qualitative Inhaltsanalyse durchgeführt und aus dieser ein Kategoriensystem von Handlungsfeldern und Maßnahmen abgeleitet. Dieses wurde mit dem Masterplan und weiteren Dokumenten für Hamburg-Oberbillwerder abgeglichen. Es wurde deutlich, dass viele Positionen und Forderungen der gendersensiblen Planungskritik hoch anschlussfähig an aktuelle Leitbilder zu sein scheinen. So werden mehrere Handlungsfelder des gender- und vereinbarkeitsförderlichen Planens in Oberbillwerder breit diskutiert und als wichtige Themen für die Funktionsfähigkeit des Stadtteils anerkannt. Dabei handelt es sich vor allem um die in der Inhaltsanalyse identifizierten Kategorien Öffentliche Räume & Freiräume, Infrastruktur & Ausstattung sowie Mobilität & Verkehr. Auch im Bereich Wohnen & Wohnumfeld sind einige Maßnahmen geplant, wobei aufgrund des noch frühen Planungsstands

zu einigen Unterkategorien zum Zeitpunkt der Analyse noch keine Aussagen gemacht werden konnten. Auffällig ist jedoch, dass die Handlungsfelder und darauf bezogenen Maßnahmen nicht als gender- oder gleichstellungsrelevant in die Debatte aufgenommen werden, sondern unter den oben genannten verwandten Leitbildern wie z.B. Gesundheitsorientierung, Familienfreundlichkeit, Gemeinschaftsbildung oder Klima- und Ressourcenschutz. Dadurch bleiben die Planungen in Bezug auf die Veränderung der Geschlechterverhältnisse auf einer taktischen Ebene: Vereinbarkeit wird zwar durch kurze Wege und flexible Raumaneignung erleichtert; eine transformative Agenda wird aber nicht verfolgt. Ein wichtiges Handlungsfeld für die tatsächliche Gleichstellung, nämlich Arbeit und Gewerbe, bleibt bislang noch zu wenig beachtet. Tatsächlich machen die untersuchten Dokumente durchaus Aussagen zur Versorgung mit Arbeitsplätzen; Oberbillwerder soll ein gemischt funktionaler Stadtteil sein. Die entstehenden Arbeitsplätze gehen allerdings nur an wenigen Stellen (Handwerkerhöfe, Co-Working) über das hinaus, was ohnehin für die Infrastruktur gebraucht würde. Die Themen Arbeitsmarkt- und Strukturpolitik sowie familienfreundliche Arbeitsbedingungen werden nicht thematisiert. Dabei handelt es sich zwar nicht um genuin planerische Aufgaben. In Zusammenarbeit mit Akteuren aus der Privatwirtschaft und Zivilgesellschaft sowie den Trägern sozialer Einrichtungen könnten hier jedoch durchaus strategische Visionen mit räumlich-quartiersbezogenem Fokus entwickelt werden. Durch eine stärkere Fokussierung dieses Handlungsfeldes könnten die Planungen für Oberbillwerder aus dem Bereich taktischer Maßnahmen in eine stärker strategische Ausrichtung übergehen und damit wirksamer auf tatsächliche strukturelle Veränderungen und eine egalitäre Aufgabenverteilung in Familien hinwirken. Um dies zu erreichen, müssten die Themen Vereinbarkeit und genderbezogene Chancengleichheit jedoch als eigenständige Ziele wahrgenommen, diskutiert und priorisiert werden, was aktuell nicht der Fall zu sein scheint.

Literatur

Alisch, Monika (1993): Frauen und Gentrification. Der Einfluß von Frauen auf die Konkurrenz um den innerstädtischen Wohnraum, Wiesbaden: Deutscher Universitätsverlag, https://doi.org/10.1007/978-3-322-85627-2

Bauer, Uta/Frölich v. Bodelschwingh, Franciska (2017): 30 Jahre Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung. Erfahrungen und Perspektiven.

Baumgart, Sabine (2004): »Gender Planning als Baustein der Profilbildung? Seitenansichten auf Gewerbe- und Dienstleistungsstandorte in der räumlichen Planung«, in: Christine Bauhardt (Hg.), Räume der Emanzipation, Wiesbaden: VS, S. 77–101, https://doi.org/10.1007/978-3-322-85139-0_6.

BauNetz Media GmbH (2018): Grün, bezahlbar, gut angebunden – ADEPT entwickeln Masterplan für Hamburg-Oberbillwerder, Berlin: BauNetz Media GmbH, https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-ADEPT_entwickeln_Masterplan_fuer_Hamburg-Oberbillwerder_5431292.html

Bauriedl, Sybille/Schier, Michaela/Strüver, Anke (2010b): »Räume sind nicht geschlechtsneutral: Perspektiven der geographischen Geschlechterforschung«, in: Sybille Bauriedl/Michaela Schier/Anke Strüver (Hg.), Geschlechterverhältnisse, Raumstrukturen, Ortsbeziehungen, Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 10–25.

Bauriedl, Sybille/Schier, Michaela/Strüver, Anke (Hg.) (2010a): Geschlechterverhältnisse, Raumstrukturen, Ortsbeziehungen, Münster: Westfälisches Dampfboot.

Becker, Ruth (2010): »Raum: Feministische Kritik an Stadt und Raum«, in: Ruth Becker/Beate Kortendiek/Barbara Budrich (Hg.), Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung, Wiesbaden: VS, S. 806–819, https://doi.org/10.1007/978-3-531-91972-0_97.

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Hamburg (2018): Oberbillwerder: Visionärer Siegerentwurf für Hamburgs neuen Stadtteil, Hamburg, https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/11078572/2018-05-25-bsw-iba-wettbewerb-oberbillwerder/ vom 25.05.2018.

Bondi, Liz (1992): »Gender symbols and urban landscapes«, in: Progress in Human Geography 16 (2), S. 157–170, https://doi.org/10.1177/030913259201600201.

Boterman, Willem R./Karsten, Lia (2014): »On the Spatial Dimension of the Gender Division of Paid Work in Two-Parent Families: The Case of Amsterdam, the Netherlands« in: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 105 (1), S. 107–116, https://doi.org/10.1111/tesg.12073.

Bowlby, Sophie/Lewis, Jane/McDowell, Linda/Foord, Jane (1989): »The geography of gender«, in: Richard Peet/Nigel Thrift (Hg.), New models in geography. The political-economy perspective, London: Unwin Hyman, S. 157–175.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2000): Nutzungsmischung im Städtebau. Endbericht, Bonn.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2006): Gender Mainstreaming im Städtebau. Endbericht. Juli 2006, Bonn.

Danielzyk, Rainer/Dittrich-Wesbuer, Andrea/Osterhage, Frank/Oostendorp, Rebekka (2012): »Wohnstandortentscheidungen von Familien mit Kindern: Trendverschiebungen im Zuge der Spätmoderne«, in: Norbert Weixlbaumer (Hg.), Anthologie zur Sozialgeographie, Wien: Institut für Geographie und Regionalforschung, S. 9–34.

Destatis (2022): Eltern, die Teilzeit arbeiten, https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Qualitaet-Arbeit/Dimension-3/eltern-teilzeitarbeit.html

Dörhöfer, Kerstin (1990): »Einleitung«, in: Kerstin Dörhöfer (Hg.), Stadt – Land – Frau. Soziologische Analysen, feministische Planungsansätze, Freiburg: Kore-Verlag, S. 9–30.

Dyck, Isabel (1996): »Mother or Worker? Women's support networks, local knowledge and informal childcare strategies«, in: Kim England (Hg.), Who will mind the baby? Geographies of child care and working mothers, London: Routledge, S. 123–142, https://doi.org/10.4324/9780203974933-20

England, Kim (1996): »Who will mind the baby?«, in: Kim England (Hg.), Who will mind the baby? Geographies of child care and working mothers, London: Routledge, S. 2–18, https://doi.org/10.4324/9780203974933-9.

England, Kim V. L. (1991): »Gender relations and the spatial structure of the city«, in: Geoforum 22 (2), S. 135–147, https://doi.org/10.1016/0016-7185(91)90003-9.

England, Kim/Lawson, Victoria (2005): »Feminist analyses of work: Rethinking the boundaries, gendering, and spatiality of work«, in: A companion to feminist geography, S. 77–92, https://doi.org/10.1002/9780470996898.ch6

Fainstein, Susan S./Servon, Lisa J. (2005): »Introduction: The intersection of Gender and Planning«, in: Susan S. Fainstein/Lisa J. Servon (Hg.), Gender and planning, New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, S. 1–14.

Feldhaus, Friedhelm (2018): »Plan für Oberbillwerder mit 15.000 Bewohnern«, in: Immobilienzeitung Fachzeitung für die Immobilienwirtschaft vom 29.05.2018, https://www.immobilien-zeitung.de/1000053096/plan-fuer-oberbillwerder-mit-15-000-bewohnern/

Flade, Antje (2010): »Wohnen, Mobilität und Geschlecht«, in: Darja Reuschke (Hg.), Wohnen und Gender: theoretische, politische, soziale und räumliche Aspekte. Wiesbaden: VS, S. 283–299, https://doi.org/10.1007/978-3-531-92110-5_15.

Frank, Susanne (2003): Stadtplanung im Geschlechterkampf. Stadt und Geschlecht in der Großstadtentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts, Wiesbaden: Springer, https://doi.org/10.1007/978-3-663-11479-6_8.

Frank, Susanne (2006): »Suburbias Frauen – am Rande oder im Zentrum der Gesellschaft?« in: Wolkenkuckucksheim 10 (1), https://www.cloud-cuckoo.net/openarchive/wolke/deu/Themen/051/Frank/frank.htm

Frank, Susanne (2009): »Architekturen: Mehr als ein »Spiegel der Gesellschaft«, in: Aus Politik und Zeitgeschichte (25), S. 16–21.

Frank, Susanne (2010): »Gentrifizierung und Suburbanisierung im Fokus der Urban Gender Studies«, in: Sybille Bauriedl/Michaela Schier/Anke Strüver (Hg.), Geschlechterverhältnisse, Raumstrukturen, Ortsbeziehungen, Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 26–47.

Grund, Stefan (2018): »Oberbillwerder: Wie in Hamburg eine Stadt in der Stadt entsteht«, in: Welt vom 25.05.2018, https://www.welt.de/regionales/hamburg/article176692128/Oberbillwerder-Wie-in-Hamburg-eine-Stadt-in-der-Stadt-entsteht.html

Hanson, Susan/Pratt, Geraldine (1994): »On suburban pink collar ghettos: The spatial entrapment of women? by Kim England«, in: Annals of the Association of American Geographers, https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1994.tb01873.x.

Häußermann, Hartmut/Siebel, Walter (2012): Soziologie des Wohnens, Weinheim: Juventa.

Huning, Sandra/Mölders, Tanja/Zibell, Barbara (2019): »Gender, space and development: an introduction to concepts and debates«, in: Barbara Zibell/Doris Damyanovic/Ulrike Sturm (Hg.), Gendered approaches to spatial development in Europe, London: Routledge, S. 1–23, https://doi.org/10.4324/9780429503818-1.

IBA Hamburg GmbH (2019): The Connected City. Masterplan Oberbillwerder, Hamburg, https://www.oberbillwerder-hamburg.de/wp-content/files/Masterplan_Oberbillwerder_WEB.pdf

IBA Hamburg GmbH/Büro Luchterhandt (2017): Masterplan für den neuen Stadtteil Oberbillwerder in Hamburg-Bergedorf. Vergabeunterlagen mit Aufgabenstellung und Verfahrensablauf. Wettbewerblicher Dialog, Hamburg, https://www.oberbillwerder-hamburg.de/wp-content/files/Aufgabenstellung_Oberbillwerder_Masterplan.pdf

Jarvis, Helen/Kantor, Paula/Clarke, Jonathan (2009): Cities and gender, London: Routledge (Routledge critical introductions to urbanism and the city), https://doi.org/10.4324/9780203878064.

Karsten, Lia (2003): »Family Gentrifiers: Challenging the City as a Place Simultaneously to Build a Career and to Raise Children«, in: Urban Studies 40 (12), S. 2573–2584, https://doi.org/10.1080/0042098032000136228

Keil, Roger (2018): »Suburbanisierung«, in: Bernd Belina/Matthias Naumann/Anke Strüver (Hg.), Handbuch kritische Stadtgeographie, Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 113–117.

Kern, Leslie (2021): Feminist City, Münster: UNRAST Verlag.

Klaus, Elisabeth/Drüeke, Ricarda (2010): »Öffentlichkeit und Privatheit«, in: Ruth Becker/Beate Kortendiek/Barbara Budrich (Hg.), Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung. Theorie, Methoden, Empirie, Wiesbaden: VS, S. 244–251, https://doi.org/10.1007/978-3-531-92041-2_28.

Kuckartz, Udo (2018): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung, Weinheim, Basel: Beltz Juventa.

Markusen, Ann (2005): »City Spatial Structure, Women's Household Work, and National Urban Policy«, in: Susan S. Fainstein/Lisa J. Servon (Hg.), Gender and planning. New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, S. 169–190, https://doi.org/10.4324/9780203103333-38.

Mayring, Philipp (2015): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. Weinheim: Beltz, https://doi.org/10.1007/978-3-658-26887-9_52.

McDowell, Linda (1993): »Space, place and gender relations: Part I. Feminist empiricism and the geography of social relations«, in: Progress in Human Geography 17 (2), S. 157–179, https://doi.org/10.1177/030913259301700202.

McDowell, Linda (1997): »Women/gender/feminisms: Doing feminist geography«, in: Journal of Geography in Higher Education 21 (3), S. 381–400, https://doi.org/10.1080/03098269708725444

McDowell, Linda (1999): Gender, identity and place: Understanding feminist geographies, Minneapolis: University of Minnesota Press, https://doi.org/10.15299/local.2015.11.5.181.

McDowell, Linda/Massey, Doreen (1984): »A woman's place?«, in: Doreen B. Massey/John Allen/James Anderson/Susan Cunningham/Christopher Hamnett/Philip Sarre (Hg.), Geography matters!, Cambridge/New York: Cambridge University Press/Open University, S. 128–147, https://doi.org/10.2307/j.ctv5cg7pq.11.

Mees, Paul (2010): Transport for suburbia. Beyond the automobile age, London/Sterling, VA: Earthscan, http://site.ebrary.com/lib/academiccompletetitles/home.action

Menzl, Marcus (2007): Leben in Suburbia: Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg, Frankfurt: Campus-Verlag, https://doi.org/10.2307/j.ctvdf0h8w.16.

Menzl, Marcus (2014): »Urbanisierungsprozesse in Suburbia? Überlegungen zur Ubiquität der urbanen Lebensweise«, in: Frank Roost/Brigitta Schmidt-Lauber/Christine Hannemann/Frank Othengrafen/Jörg Pohlan (Hg.), Schwerpunkt: Urbane Peripherie, Opladen: Budrich (2013/2014), S. 43–60, https://doi.org/10.3224/jbsr.v8i1.02.

Oberhauser, Ann M. (2017): »Gendered Work and Economic Livelihoods«, in: Ann M. Oberhauser/Jennifer L. Fluri/Risa Whitson/Sharlene Mollett (Hg.), Feminist spaces. Gender and geography in a global context, London/New York: Routledge Taylor & Francis, https://doi-org/10.4324/9781315684277-5

Ostheider, Monika (1989): »Geographische Frauenforschung – Ein neuer theoretischer Ansatz«, in: Stephanie Bock/Ute Hünlein/Heike Klamp/Monika Treske (Hg.), Frauen (t) räume in der Geographie, Kassel: Gesamthochschulbibliothek (52).

Rahn, Cornelia (2011): Restriktionen und Optionen in Suburbia. Dissertation, Humboldt Universität zu Berlin, Mathematisch-Naturwissenschaftliche Fakultät II, Berlin.

Rodenstein, Marianne (1994): »Mehr als ein Dach über dem Kopf. Feministinnen wollen »Raum greifen und Platz nehmen«, in: Margrit Brückner/Birgit Meyer (Hg.), Die sichtbare Frau. Die Aneignung der gesellschaftlichen Räume, Freiburg: Kore, S. 234–299.

Roller, Franziska (2003): »Nutzungspraktiken: Stadtalltag zwischen Pflicht und Lust«, in: Gebhardt, Hans/Warneken, Bernd Jürgen (Hg.), Stadt – Land – Frau. Heidelberg: Geographisches Institut, S. 72–95.

Rose, D. (1984): »Rethinking Gentrification: Beyond the Uneven Development of Marxist Urban Theory«, in: Environment and Planning *D* 2 (1), S. 47–74, https://doi.org/10.1068/d020047.

Sandercock, Leonie/Forsyth, Ann (1992): »A gender agenda: New directions for planning theory«, in: Journal of the American Planning Association 58 (1), S. 49–59, https://doi.org/10.1080/01944369208975534.

Schreier, Margrit (2014): »Varianten qualitativer Inhaltsanalyse: Ein Wegweiser im Dickicht der Begrifflichkeiten«, in: Forum qualitative Sozialforschung 15 (1).

Skora, Thomas (2018): Die räumliche Dimension der Vereinbarkeitsfrage – Wechselwirkungen zwischen Arbeitsweg und Elternschaft. Analysen aus dem BiB. Bevölkerungforschung 3/2018, https://www.bib.bund.de/Publikation/2018/pdf/Die-raeumliche-Dimension-der-Vereinbarkeitsfrage-Bev-Aktuell.pdf?__blob=publicationFile&v=5

Strüver, Anke (2018): »Doreen Massey – Stadt und Geschlecht«, in: Bernd Belina/Matthias Naumann/Anke Strüver (Hg.), Handbuch kritische Stadtgeographie, Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 37–41.

Terlinden, Ulla (2003): City and gender. International discourse on gender, urbanism, and architecture, Opladen: Leske + Budrich, https://doi.org/10.1007/978-3-322-97563-8.

Terlinden, Ulla (2010): »Naturalisierung und Ordnung. Theoretische Überlegungen zum Wohnen und zu den Geschlechtern«, in: Darja Reuschke (Hg.), Wohnen und Gender, Wiesbaden: VS, S. 15–26, https://doi.org/10.1007/978-3-531-92110-5_2.

Tummers, Lidewij/Denèfle, Sylvette/Wankiewicz, Heidrun (2019): »Gender mainstreaming and spatial development: contradictions and challenges«, in: Barbara Zibell/Doris Damyanovic/Ulrike Sturm (Hg.), Gendered approaches to spatial development in Europe, London: Routledge, S. 78–98, https://doi/0.4324/9780429503818-7

van den Berg, Marguerite (2017): Gender in the Post-Fordist Urban. The Gender Revolution in Planning and Public Policy, Cham: Springer, https://doi.org/10.1007/978-3-319-52533-4

Wankiewicz, Heidrun/Tummers, Lidewij (2020): Smart Through Gender+: Kernthemen für eine inklusive Stadtplanung am Beispiel Linz (Austria). REAL CORP 2020 Proceedings/Tagungsband, https://archive.corp.at/cdrom2020/papers2020/corp2020_62.pdf

Warhaftig, Myra (1985): Emanzipationshindernis Wohnung. Die Behinderung der Emanzipation der Frau durch die Wohnung und die Möglichkeit zur Überwindung, Köln: Pahl-Rugenstein.

Wastl-Walter, Doris (2010): Gender Geographien. Geschlecht und Raum als soziale Konstruktionen, Stuttgart: Steiner, https://doi.org/10.25162/9783515099851.
Wright, Gwendoly (2005): »Women's Aspirations and the Home. Episodes in American Feminist Reform«, in: Susan S. Fainstein/Lisa J. Servon (Hg.), Gender and planning, New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, S. 141–155, https://doi.org/10.4324/9781351302203-11.

Abbildungen

Abbildung 1: Adept/Karres en Brands (2018): Masterplan, Wettbewerbsphase, Hamburg
Abbildung 2: Adept/Karres en Brands (2018): Visualisierung des Quartiers Oberbillwerder, Hamburg

Tabellen

Tabelle 1: Henriette Bertram (2022): Kategoriensystem mit Codes und Sub-Codes, Kassel
Tabelle 2: Henriette Bertram (2022): Geplante Umsetzung von Gendersensiblen Planungsmaßnahmen in Oberbillwerder, Kassel

Gentrifizierung und Suburbanisierung

Vom Gegensatz zur Verschmelzung. Gentrifizierte Viertel als Orte »neuer Suburbanität«

Susanne Frank

In meinem Beitrag beschäftige ich mich mit dem wechselhaften Verhältnis von Gentrifizierung und Suburbanisierung. Anlass ist die Beobachtung, dass gentrifizierte Viertel in nordamerikanischen wissenschaftlichen und öffentlichen Diskussionen in den letzten Jahren vielfach als Orte »neuer Suburbanität« begriffen werden. Dies ist eine höchst erstaunliche Entwicklung, denn Gentrifizierung entsteht in den späten 1960er und 1970er Jahren ja gerade als eine der Suburbanisierung sozial und normativ diametral entgegengesetzte Bewegung: Die Absage an die suburbane Lebensweise ist konstitutiver Bestandteil des Selbstverständnisses der frühen Gentrifier*innen.

Anders als damals erscheinen Suburbanisierung und Gentrifizierung heute aber vielfach nicht mehr als gegensätzliche, sondern vielmehr als sich überlagernde, mancherorts sogar vollständig miteinander verschmelzende Prozesse. Woran wird diese Entwicklung festgemacht? Wie lässt sie sich deuten?

Als Schlüssel zum Verständnis erweist sich die fundamentale Polarität von Urbanität und Suburbanität, wie sie sich in den Anfängen der Suburbanisierung ausgeprägt hat. Vorstellungen von typischen Eigenschaften, die urbane und suburbane Räume charakterisieren, sind im kollektiven Imaginären tief verankert und bilden erkennbar noch immer die Grundlage heutiger Wahrnehmungen und Interpretationen. Wie zu zeigen ist, hat sich die einst feste Verknüpfung von Räumen und Lebensweisen allerdings gelöst: Urbanität und Suburbanität können sich heute in unterschiedlichsten Räumen und Orten manifestieren.

Suburbia als »bürgerliches Utopia«

Um die Tiefe und Tragweite der heutigen (Um-)Deutungsprozesse zu erfassen, rekapituliere ich daher zunächst kurz die Konstruktion von Suburbia in der viktorianischen Epoche. Wie hinlänglich bekannt ist, reagieren große Teile des Bürgertums

mit Entsetzen auf die als anomisch empfundenen hygienischen, politischen, sozialen und moralischen Zustände der in dieser Zeit rapide wachsenden großen Industriestädte. Dieser »Schreckenswelt der Stadt« wird der Suburb »als ein utopischer Rückzugs- bzw. Sehnsuchtsort entgegengesetzt, der – zentriert um das kulturelle Ideal der im eigenen Haus lebenden traditionellen Familie – geeignet sein soll, Gesellschaft und Gemeinschaft, Zivilisation und Natur miteinander zu versöhnen und so den bürgerlichen Lebensidealen wieder (einen) Raum zu geben« (Frank 2020: 258, Fishman 1987, Jackson 1987). Konstruiert aus dem Geiste symbolischer Dichotomien (Frank 2003: 277ff), bezieht der Suburb seine Legitimation und Normativität ausdrücklich aus der Entgegensetzung zur City: »Physisch nahe an der Stadt, psychisch jedoch Welten entfernt« (Marsh 1990: 90). Zentrale Kennzeichen der neuen Siedlungen sind Einfamilienhäuser mit Garten, Kernfamilienbezogenheit, sozioökonomische und soziodemografische Homogenität, die Betonung von Privatheit und Gemeinschaft, die Absicherung gegen die Gefahren und Unwägbarkeiten des Stadtlebens wie Fremdheit und Kontingenz u.a.m.

Im Laufe des 20. Jahrhunderts wird die suburbane Lebensweise dann breiten Teilen der Mittelschichten zugänglich. Aus dem exklusiven »bürgerlichen Utopia« (Fishman 1987) des beginnenden Industriezeitalters wird, das massenproduzierte Suburbia des Nachkriegsfordismus. Für diese Epoche charakteristisch ist ein bis dahin ungekanntes Ausmaß an sozioökonomischer, ethnischer und generationeller Segregation. Für die soziale Homogenität der Siedlungen sorgen die Developer, indem sie die Häuser strikt nach Kriterien von Einkommen, Alter und ethnischer Zugehörigkeit – d.h. fast ausnahmslos an junge weiße Familien – vergeben. Das bürgerliche Familienideal mit pendelndem männlichen Familienernährer und suburbaner Hausfrau-und-Mutter bleibt selbstverständliche Grundlage der Suburbanisierung. Suburbia institutionalisiert damit sowohl Klassen- und ethnische Grenzen als auch traditionelle Geschlechterverhältnisse (Frank 2003: 342).

Vom Traum zum Alptraum

Um dieses ›neue‹ Suburbia entbrennt in den 1950er und 1960er Jahren eine erbitterte Kontroverse. Ausgelöst wird sie durch eine Fülle von Sozialreportagen, populärwissenschaftlichen und literarischen Texten sowie gemeindesoziologischen Studien, die sich kritisch mit dem neuen Gesicht der Suburbs und dem assoziierten Sozialcharakter und Lebensstil der Suburbaniten auseinandersetzen (vgl. Frank 2003: 306ff). Die massenfabrizierten, gleichförmigen Vorstädte mit ihren uniformen, vorgefertigten Häusern würden, so der Vorwurf, ebenso genormte Massen- bzw. konformistische »Herdenmenschen« (Fromm 1960) anlocken und hervorbringen:

> »In any of these new neighborhoods, be it in Hartford or Philadelphia, you can be certain that all other houses will be precisely like yours, inhabited by people whose age, income, number of children, problems, habits, conversation, dress, possessions and perhaps even blood type are also precisely like yours.« (Keats 1956: xi).

Im Zeitalter seiner massenhaften Reproduzierbarkeit ist aus dem *suburban dream* der upper-middle-classes für viele ein veritabler Alptraum geworden. Norman Pearsons These findet sich pointiert schon in seinem Aufsatztitel: »Hell is a Suburb« (Pearson 1951). Hall fasst rückblickend zusammen: »America's suburbia came to be almost universally vilified in the public prints.« (Hall 1996: 297).

Dies ist eine bemerkenswerte Entwicklung: Innerhalb von wenigen Dekaden ist es zu einem Tausch der Rollen von City und Suburb in der gesellschaftlichen Auseinandersetzung um die Orte guten oder schlechten Lebens gekommen (Nicolaides 2006). Denn in dem Maße, in dem Suburbias Stern sinkt, steigt der der inneren Städte: Die 1960er Jahre verzeichnen »a deluge of pro-city (…) literature« (Craig 1986: 14). Im hegemonialen Intellektuellen-Diskurs erstrahlen diese nun als Sitz und Verkörperung ziviler und bürgerlicher Normen, Werte und Tugenden. Suburbia dagegen, so das Verdikt, »would eventually destroy most of what was valuable in the culture of cities« (Hall 1996: 301).

Das Suburbia-Bild in den Anfängen der Gentrifizierung[1]

In den 1960er und 1970er Jahren verkörpert Suburbia materiell und symbolisch also alles, was an der fordistischen Gesellschaft als erstickend und bedrückend wahrgenommen wird: Es steht für eine von standardisiertem Konsum geprägte, durchregulierte, ethnisch und sozial segregierte, heteronormative Gesellschaft mit einer scharfen Trennung von Arbeit und Leben, einer klaren geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung und insgesamt festgefügten Rollenkonzepten und Lebensentwürfen, die den einzelnen kaum Spielräume für Entfaltung lassen (Frank 2003).

Vor diesem Hintergrund ist es kein Zufall, dass der Aufbruch in eine offenere, liberalere, demokratischere Gesellschaft mit der klaren Abwendung von den Suburbs bzw. von »suburbanism as way of life« (Fava 1956) verbunden wird. Die Anfänge der Gentrifizierung stehen in deutlichem Zusammenhang mit den diversen sozialen Bewegungen der 1970er und 1980er Jahre. Die Stadt wird zum Sehnsuchts- und Zielort derjenigen, die gegen die als normiert und konformistisch beschriebene Gesellschaft aufbegehren: Menschen- und Bürgerrechtler*innen, Frauen-, Friedens- und Ökologiebewegte, Schwule und Lesben und andere mehr.

---

1 Dieses Unterkapitel ist in größeren Teilen Frank (2017a) entnommen.

Sie preisen die Buntheit und Freiheit der Stadt als Welt der Möglichkeiten. Sich für das Wohnen in innenstadtnahen Arbeiterquartieren zu entscheiden, ist ein Statement: ein bewusstes Bekenntnis zu Multikulturalismus und sozialer Mischung (Caulfield 1994). Ley charakterisiert gentrifizierte Räume als »oppositional spaces«: »socially diverse, welcoming difference, tolerant, creative, valuing the old, the hand-crafted, the personalized, countering hierarchical lines of authority.« (Ley 1996: 210)

Viele Gentrifier*innen sind in Suburbia aufgewachsen; insofern rebelliert hier ein relevanter Teil einer ganzen Generation auch gegen die eigene soziale bzw. familiäre Herkunft und Sozialisation (Sennett 1973). Für Eltern ist es selbstverständlich, dass die eigenen Kinder die Nachbarschaftsschule besuchen; soziale und kulturelle Diversität wird ausdrücklich begrüßt und als den Sozialisations- und Bildungsprozessen zuträglich befürwortet. Die Initiierung von Aufwertungsprozessen wird als Beitrag zur Verbesserung der lokalen Lebensqualität im Interesse aller Bewohnerinnen aus dem Quartier heraus verstanden. Der Schlachtruf der zweiten Frauenbewegung lautet: »A Woman's Home is in the City«, Feministinnen feiern Gentrifizierung als Ausdruck des Zusammenbruchs des patriarchalen Haushalts, die Schaffung von Gayborhoods gilt als unverzichtbare räumliche Voraussetzung für angstfreie sexuelle Identität und politische Mobilisierung (ausführlicher in Frank 2017a).

In den Diskursen dieser Zeit wird der Zusammenhang von Gentrifizierungsprozessen und Emanzipationsbewegungen so eng geknüpft, dass Gentrifizierung bisweilen beinahe selbst als eine soziale Bewegung erscheint, als »critical urban practice« (Caulfield 1994) unterschiedlicher Mittelschichtsgruppen, die für grundlegende gesellschaftliche Reformen eintreten. Analog zur Konstruktion von Suburbia lässt sich also festhalten: In ihren Anfängen bezieht die Gentrifizierung ihre Legitimation und Normativität ausdrücklich aus der polaren Entgegensetzung zu suburbanen Räumen und Lebensweisen.

Gentrifizierung als Mainstream der postfordistischen Stadtentwicklung

Mit der Entfaltung der Wissensökonomie geht die Renaissance der Städte als Wirtschafts- und Wohnstandorte einher. Und so wie die Suburbanisierung als prägender Trend der fordistischen Epoche gilt, so wird die Gentrifizierung nun zum Signum der postfordistischen und hier vor allem der neoliberalen Stadt- und Gesellschaftsentwicklung erklärt. Vor allem zentrumsnahe Stadtteile werden nach den Ansprüchen und Bedürfnissen der umworbenen sog. *kreativen Klasse* umgenutzt und aufgewertet. Während Stadtpolitik und Stadtplanung diesen Prozess als ›Revitalisierung‹ der Innenstädte begrüßen und oftmals nachdrücklich fördern, beklagt eine wachsende Zahl an Kritiker*innen die Verdrängung der meist einkommensschwächeren

afroamerikanischen und hispanischen Bewohner*innen aus den betreffenden Vierteln (Kronauer 2018: 2).

Im Zuge dieser Entwicklungen wird Gentrifizierung von einer gegenkulturellen Bewegung zum Mainstream der Stadtentwicklung. Wie ich im Folgenden zeigen möchte, erfahren Bild und Bewertung der Gentrifizierung damit eine grundlegende Veränderung.

Hierfür werden neue Trägergruppen maßgeblich verantwortlich gemacht. Ab den 1980ern werden die *Yuppies* und *Dinks* zu prägenden Sozialfiguren: Hoch qualifizierte und entsprechend gute Einkommen erzielende junge Leute, die einen stark konsumorientierten, hedonistischen Lebensstil zur Schau stellen. Yuppies gelten als karriereorientiert, ichbezogen und rücksichtslos. Mit diesen Eigenschaften und Zuschreibungen stehen sie in klarem Gegensatz zu den Gentrifier*innen der ersten Periode.

Aus vielen Yuppies und Dinks werden Eltern, und so gerät ab den Nullerjahren die *family gentrification* verstärkt in den Fokus. Wohlsituierte Mittelschichtfamilien bleiben in der Stadt und formen die Bestandsquartiere nach ihren spezifischen Anforderungen und Bedürfnissen um; hierzu gehören vor allem dosierte Vielfalt und kontrollierte Differenz (Tissot 2014). In deutlichem Unterschied zu den früheren Treibern der Gentrifizierung beruht die Attraktivität innenstadtnaher Wohngebiete für diese Gruppen nicht mehr vor allem auf deren sozialer und kultureller Mischung. Das Begehren richtet sich jetzt zunehmend auf die Markenzeichen der Gentrifizierung selbst: renovierte Alt- oder ambitionierte Neubauten, gehobener Konsum und eine kritische Masse an anderen Mittelschichtbewohner*innen. Viele ziehen auch gleich in zentral gelegene, introvertierte, von ihrem Umfeld abgeschirmte Mittelschicht-Inseln, die insbesondere für Familien errichtet werden (Frank 2018).

Weiterhin geraten die so genannten Super- oder Hyper-Gentrifier oder auch »Financifier« in den Blick: Manager*innen aus den Branchen der globalen Finanz- und Unternehmensdienstleistungen, denen unterstellt wird, sich für die bereits gentrifizierten Wohngebiete, in denen sie Eigentum bildeten, gar nicht mehr zu interessieren (Lees 2003: 2487).

Zu den neuen Trägergruppen zählen schließlich auch temporäre Besucher*innen: Im Rahmen von *tourist gentrification* werden Wohngebiete in Unterhaltungs- und Erlebnisräume für zahlungskräftige Tourist*innen verwandelt, die, so die Kritik, von der Buntheit bestimmter Viertel angezogen werden und deren Authentizität gerade dadurch nach und nach zerstören. (Gotham 2005, Cócola Gant 2015)

Gentrifizierung als Homogenisierung der inneren Städte

Wie ich im Folgenden argumentieren möchte, schlägt die kollektive Suche der oberen Mittelschichten nach geordneter, sicherer, kontrollierter Urbanität und Diver-

sität in der Wahrnehmung zahlreicher Beobachter*innen allmählich immer stärker in ihr Gegenteil um: nämlich in die umfassende sozioökonomische, ethnische, baulich-räumliche und kulturelle Homogenisierung der inneren Städte.

So wird die ethnische und soziale Mischung innerstädtischer Gebiete im Zuge von Gentrifizierung durch sozialstrukturelle und demographische Homogenität ersetzt. Smith hat Gentrifizierung schon früh als »class remake of the central urban landscape« (Smith 1996: 39) gedeutet. Im Zuge ihres Voranschreitens wandeln sich ärmere ehemalige »communities of color« in überwiegend wohlhabende Viertel mit weißer Bevölkerung. Guzmán be-zeichnet Gentrification deshalb als Prozess »with both classist and racist implications« bzw. als »a whiteness project« (Guzmán 2018, s.a. Schulman 2012). Vor diesem Hintergrund lässt sich Gentrifizierung als sozialräumlicher Prozess der Institutionalisierung neuer Klassen- und ethnischer Grenzen in den inneren Städten beschreiben.

Soziale Vermeidungsstrategien werden vor allem beim Thema Schulwahl offenkundig: Mittelschicht-Eltern in gentrifizierenden Nachbarschaften tendierten dazu, lokale Schulen mit heterogener Zusammensetzung der Schüler*innenschaft zu umgehen. Im Unterschied zur frühen Phase der Gentrifizierung gelten soziale und kulturelle Diversität vielen Eltern nun nicht mehr als Bereicherung, sondern als Risiko für den Bildungserfolg der eigenen Kinder (z.B. Candipan 2020, s.a. Frank/Weck 2018).

Mit den sozialen und ethnischen Entmischungsprozessen gehen gewerbliche und (städte-)baulich-architektonische Standardisierungsprozesse einher. Die Vereinheitlichung des Konsumangebotes gilt generell als Kennzeichen von Gentrifizierung. Wie Harrison/Jacobs bemerken, laufe die Gentrifizierung mit »gespenstischer Vorhersehbarkeit« nach immer derselben Blaupause ab: »Cafes, bike shares, dog parks, galleries, and pop-up parks proliferate and are replicated from city to city«. (Harrison/Jacobs 2016: 242)

In ihrer Auseinandersetzung mit den »aesthetics of gentrification« gehen Lindner/Sandoval (2021: 11) davon aus, dass es »despite all its claims to newness and invention«, ein »well-established pattern of postindustrial revitalization supported by transnational global real-estate investments« gebe, das überall ähnliche charakter- und eigenschaftslose Räume hervorbringe:

> »The result is a neighbourhood ironically lacking in identity and originality – a site marked by flashy architecture, an abundance of pseudo-public space, predictable public art, corporate shopping and dining chains, superficial greenwashing, restricted mobility, and a general aura of affluence and placelessness.« (Linder/Sandoval 2021: 11)

Zunehmende Vereinheitlichungstendenzen werden vor allem auch beim Neubau beobachtet: Bungalows, Townhouses und Condominiums, so heißt es, folgten einer

uniformen Ästhetik, die überall ähnliche, austauschbare Objekte entstehen lasse: Solche »gentrified architecture« wird als »homogenizing, overbearing (in reference to massing), lacking imagination or character, and disconnected from the social histories in which it exists« charakterisiert (West/Spencer 2020). Vor allem den vielerorts entstehenden Townhouses wird ein »rampant sense of single-family homogeneity entirely devoid of any imagination« vorgeworfen (ebd.).

Solche Ignoranz der lokalen Geschichte und Kontexte wird oftmals als Spiegel einer insgesamt gleichgültigen Haltung der Gentrifier*innen zu den betreffenden Gebieten betrachtet. Dieser Vorwurf zielt nicht nur auf die international operierenden Developer*innen, sondern gerade auch auf die (noch) gemischte Viertel bewohnenden Gentrifier*innen. Viele Studien haben gezeigt, dass letztere die soziale und ethnische Mischung ihrer Wohnviertel als »social wallpaper« (Butler 2003) zwar schätzen, aber kein Interesse an echten Kontakten zu ihren alteingesessenen Nachbar*innen haben. Im Gegenteil – vielen Neuzugezogenen wird sogar vorgeworfen, die angestammten Quartiersbewohner*innen zu marginalisieren bzw. rassistisch und klassistisch zu diskriminieren. So wird etwas aus East Oakland berichtet, dass die neuen weißen Bewohner*innen sehr häufig aus nichtigem Anlass die Polizei rufen:

> »Whites have called the police on Blacks for walking down the street, knocking on a door, and not picking up dog poop. The White residents have also called the police on Black salesmen and postal workers who were delivering items. White residents have also hired private officers to patrol the neighborhood.«

Eine solche Entwicklung wird nicht als Ausnahme, sondern eher als die Regel betrachtet: »(L)ike most cases of gentrification, the new White residents are viewing the existing Black residents as menaces to the neighborhood.« (Shaw 2015)[2]

In weitergehenden Stellungnahmen wird den Gentrifier*innen sogar die gezielte Unterdrückung bzw. Zerstörung gerade der diversen, abweichenden, unangepassten Ausdrucksformen öffentlichen Lebens in ihrem Wohnumfeld vorgeworfen.

> »Permits are suddenly required for performing, for demonstrating, for dancing in bars, for playing musical instruments on the street, for selling food, for painting murals, selling art, drinking beer on the stoop, or smoking pot or cigarettes.

2 Hierfür gibt es viele Beispiele: So wird in einem Artikel der New York Times wird über einen schwarzen Hausbesitzer in Brooklyn berichtet, der mit seinem neuen weißen Nachbarn sprechen wollte und von diesem für einen Bettler gehalten wurde: »I went over to strike conversation and before I could finish a sentence, he told me that he didn't have any money«. (Kerubo 2021). In einer Twitter-Reaktion erzählt eine Historikerin, wie sie ein Paket, das irrtümlich an ihren neuen Nachbarn geliefert wurde, bei ihm abholen wollte. Der Nachbar ging sofort davon aus, dass sie etwas verkaufen wollte (Demsas 2021).

> (…) Endless crackdowns on cruising and ›public‹ sex harass citizens. The relaxed nature of neighborhood living becomes threatening, something to be eradicated and controlled.« (Schulman 2012: 28).

Schließlich wird das Leben in homogenen gentrifizierten Gebieten zunehmend auch von (ehemaligen) Gentrifier*innen selbst ambivalent oder kritisch gesehen. Von manchen wird die Anforderung, in Alltag und Lebensgestaltung stets den ökonomischen Standards und (sub)kulturellen Normen des (eigenen) sozialen Milieus bzw. der lokalen Szenen zu entsprechen, als anstrengend und aufreibend erlebt. Solche Erzählungen gibt es vor allem von homosexuellen Männern, die die Städte in Richtung Suburbia oder ländliche Regionen verlassen. Sie beschreiben die Gayborhoods als »both attractive and repulsive« zugleich: Als Orte der Freiheit, an denen sexuelle Identität entwickelt und gelebt werden kann, zugleich aber auch als »disciplinary and coercive spaces«, in denen ein starker Druck besteht, die »norms and codes govering the urban gay scene« zu erlernen und einer spezifischen »hegemonic gay masculine identity mainly based on body image and appearance« zu entsprechen. Vor dem Hintergrund solcher »pressure to conform« wird der Wegzug dann von vielen als Erleichterung erlebt (Annes/Redlin 2012: 66f, s.a. Brekhus 2003).[3]

Verschmelzung von Gentrifizierung und Suburbanisierung

Sozioökonomische und -kulturelle Homogenität, Privatisierung, Klassismus und Rassismus, soziale Gleichgültigkeit, Abschottung gegen Diversität, Standardisierung, Konformitätsdruck, Kommerzialisierung und Vereinheitlichung des Konsumangebots, austauschbare Architektur…

Diese verblüffende Auflistung zeigt, dass das soziale Leben in gentrifizierten Gebieten heute mit beinahe allen Attributen belegt wird, die einstmals dazu dienten, die urbanen Räume und Lebensweisen von den suburbanen abzugrenzen.

Und so verwundert es nicht, dass Gentrifizierung und Suburbanisierung in besonders radikalen Sichtweisen am Ende in eins gesetzt werden, d.h. unterschiedslos miteinander verschmelzen. Neil Smith hat die »infill-gentrification« schon früh als Import suburbaner Lebensweisen in die inneren Städte und damit als Beitrag zur »suburbanization of the city« gebrandmarkt (Smith 1996: 111). Nijman beschreibt

3 Ganz ähnlich beschreibt – hier allerdings im deutschen Kontext – Hünninger (2021) ihren Umzug aus ihrem Berliner Szene-Milieu nach Regensburg, in die tiefe »Provinz«, als Flucht aus einer »festgezurrten Welt, die mich einschnürte wie ein Korsett die Taille einer Hofdame im Schloss von Versailles«, »aus einer »Gated Community« mit »hochkomplizierten, ausgetüftelten sozialen Codes und Lifestyleanforderungen«.

Gentrifier*innen als Suburbaniten: »(G)entry households want it all: comfortable roomy living, a parking space, a lively hip neighborhood, a range of urban amenities in walking distance, as well as a good school for the kids. For those who can afford it, there's a suburban utopia in the center of the city.« (Nijman 2013: 168)

Am explizitesten – und in dezidiert kritischer, polemischer Absicht – findet sich die Gleichsetzung von Suburbanisierung und Gentrifizierung bei Sarah Schulman: Gentrifizierung ist für sie nichts anderes als die Eroberung der Cities durch den Suburbanismus der 1960er bis 1980er Jahre, gekennzeichnet durch »racial and class stratification, homogeneity of consumption, mass-produced aesthetics, and familial privatization« (Schulman 2012: 27f). Schulman betrachtet Gentrifier*innen als (Geistes-)Kinder der Suburbs, die den Innenstädten ihre suburban geprägten Werthaltungen (»gated-community mentality«) aufnötigen und nicht einmal merken, wie ihr Konventionalismus, ihr Sicherheitsbedürfnis und ihre Autoritätshörigkeit all das zerstören, was Urbanität aus- und die Städte zu Orten der Emanzipation gemacht habe: »(F)reedom, oppositionality, imagination, rebellion, and interaction with difference« (Schulman 2012: 82).

Suburbia als Reich der Möglichkeiten

Wenn im wissenschaftlichen und öffentlichen Diskurs also einerseits die Homogenisierung der inneren Städte beklagt wird, so steigt andererseits und zugleich auch die Anerkennung und Wertschätzung Suburbias als Wohn- und Lebensraum. Etwas zugespitzt formuliert: Je stärker die inneren Städte »suburbanisieren«, desto heller erstrahlen die suburbanen Vororte als Räume von Diversität, Liberalität und Kreativität – Eigenschaften also, die bisher kaum mit Suburbanität verbunden wurden.

Ein schlagendes, aber keineswegs exzeptionelles Beispiel für diesen Perspektivenwechsel ist Dax-Devlon Ross, schwarzer Autor und Aktivist, der einige Jahre über sein Leben als »black gentrifier« in Hamilton Heights, West Harlem, geschrieben hat. Der bis dahin stadtfixierte Ross berichtet, wie er mit seiner Partnerin eines Tages aus einer Laune heraus ins New Yorker Umland fährt und plötzlich realisieren muss, wie borniert und klischeehaft sein bisheriges Suburbia-Bild war:

> »Frankly, I was shocked by the diversity. There were people of color and from different ethnic backgrounds everywhere we went. As we drove from one town to the next it occurred to me that maybe I was the one out of step. I'd allowed the American city to evolve into the great multicultural melting pot, but my mind's eye had kept the suburbs in a whitebread straightjacket.« (Ross 2014)

Im Handumdrehen finden Ross und Partnerin ein bezahlbares Haus in einem solch diversen Suburb. An die Adresse eingeschworener Städter*innen gerichtet, resümiert er:

> »I've lived in enough places to learn that people are people and city life doesn't have a copyright on cool, community or culture. Now that I've finally figured that out — and embraced it — I fully intend to invite any and everyone who feels they're being pushed out of their beloved neighborhoods to join me in the ›burbs.« (Ross 2014)

Dieselbe Perspektive findet sich in den Texten der bekennenden Suburbanitin Amanda Kolson Hurley (2014, 2019), die seit Jahren gegen das überkommende Suburbia-Bild anschreibt. Sie sieht vor allem um große Städte (New York, Washington, Toronto…) gelegene suburbane Räume als pulsierende Zentren gesellschaftlicher Entwicklung, gekennzeichnet durch starke soziale und ethnische Vielfalt, Mobilität, Offenheit und Innovation. Über ihren Wohnort Silver Spring, Maryland, schreibt sie:

> »We can walk to places serving Salvadorean, Ethiopian and Dominican food. Buses come every five minutes. They're packed — our neighborhood has the same density as San Francisco. As a non-Hispanic white person, I'm in the minority, and I'm used to hearing Spanish and Amharic as much as English.« (Hurley 2014).

Wie divers, kosmopolitisch und lebendig besagte Suburbs sind, wird ihr ausgerechnet bei einem Besuch von Wychwood Barns bewusst, »an art space and market housed in a renovated streetcar depot« in einem gentrifizierenden Teil von Torontos City:

> »The weekly farmers' market was in full swing when I arrived, and I realized what I love about cities: handsome buildings with old bones, urban fabric that's become fine-grained over time. I also realized what this market and this crowd lacked. (…) (T)hrongs of white people buying Ontario-grown beets seemed a tad parochial. At one stall, a skinny-jeaned barista sat on a bike, pedaling hard to power a coffee grinder.« (Ebd.)

Hurley sieht viele innerstädtische Gebiete urbane Eigenschaften verlieren, während die von ihr beschriebenen »urbanized suburbs« immer beliebter werden, gerade auch bei den potenziellen Gentrifier*innen der »millennials and boomers« mit ihrer Präferenz für urbanes Leben (ebd.). Aufgrund der Offenheit der Suburbs erachtet sie diese (und nicht vor allem die inneren Städte) auch als prädestinierte

Orte für dringend benötigte radikale soziale und architektonische Experimente (Hurley2019).[4]

Ein drittes Beispiel ist der anhaltende Auszug von Schwulen und Lesben aus den gentrifizierten *Gayborhoods* der inneren Städte in suburbane Räume (Frank 2017b). »Words you never thought you would read – gay flight to the suburbs« lautet eine Blog-Überschrift des Oregonian (Rollins 2008), die das verbreitete Staunen darüber auf den Punkt bringt, dass immer mehr US-amerikanische Schwule und Lesben ihren Wohnstandort gezielt und bewusst in den Suburbs wählen. Diese Entscheidung geht oftmals mit einer starken Abgrenzung von den urbanen Szenen einher, in denen, wie oben erwähnt, Homosexualität als »the essential defining feature of how one is and one lives« betrachtet wird (Brekhus 2003: 35). Die Protagonisten der »schrillen«, exzentrischen urbanen Subkultur, in der queere Sexualität offensiv und öffentlich inszeniert, zelebriert und politisiert wird, dienen als »reference point and negative role model against which suburban gay men define themselves« (Brekhus 2003: 9, Lynch 1992: 185, s.a. Lewin 2017: 66). Die Möglichkeit, in suburbanen Räumen ein »gewöhnliches«, d.h. oftmals familienzentriertes Leben zu leben, in dem Homosexualität als ein selbstverständlicher, aber eben nicht bestimmender Teil der Persönlichkeit gilt, wird von vielen als befreiend wahrgenommen (Frank 2017b). Diese Hervorhebung suburbaner sexueller Toleranz ist umso bemerkenswerter, als die Suburbs lange als »the straightest spaces imaginable in the anglophone West« (Dines 2005) galten. Ein herausragendes Beispiel für das Spiel mit der Spannung von scheinbarer suburbaner »Normalität« und sexueller Differenz ist die queere Familie von Thomas und Nancy Beatie. Transmann Beatie wird 2008 als offiziell »erster schwangerer Mann« berühmt. Dass die Beaties (zu diesem Zeitpunkt) in einer »ganz gewöhnlichen« suburbanen Siedlung im Waldstaat Oregon wohnen, spielt eine zentrale Rolle in der medialen Berichterstattung wie auch in der Selbstinszenierung der Beaties. So hat sich Beatie, im achten Monat schwanger, demonstrativ beim Rasenmähen (suburbanes Klischee!) aufnehmen lassen, um die für seine Familie reklamierte »Ordinariness« zu unterstreichen – und dabei zugleich ein T-Shirt mit der Aufschrift »Define Normal« getragen (Ward 2008).

4 Dass einige Suburbs immer schon »fertile ground for utopian planning, communal living, socially conscious design, and integrated housing« jenseits des Lebens der (weißen) Normalfamilie waren, zeigt Hurley in ihrem Buch mit dem sprechenden Titel »Radical Suburbs: Experimental Living on the Fringes of the American City« (2019).

Voraussetzungen der aktuellen (Um-)Deutungen urbaner und suburbaner Räume

Dass diese überraschenden (Um-)Deutungen urbaner und suburbaner Räume möglich werden, hat (mindestens) zwei Voraussetzungen: eine strukturelle und eine intellektuelle.

Die erste sind die schon seit vielen Dekaden anhaltenden Prozesse des funktionalen, sozialen und demographischen Strukturwandels in städtischen und suburbanen Räumen. Im Übergang von der fordistischen zur postfordistischen Gesellschaft dieser Entwicklungen werden Konvergenztendenzen konstatiert. So wie die inneren Städte homogenisieren, werden die suburbanen Räume diverser. Ein Beispiel für unter dem Schlagwort »Suburbanisierung der inneren Städte« diskutierte Prozesse habe ich mit den gentrifizierten Gebieten bereits gegeben, ein anderes wäre die Verbreitung von Familienenklaven. Zugleich wird die »Urbanisierung der Suburbs« beobachtet. Gemeint ist der anhaltende Wandel im suburbanen Raum: Funktionale Anreicherung, veränderte Besitz-, Erwerbs- und Mobilitätsmuster, Diversifizierung der Haushalts- und Familienformen, Pluralisierung der Lebensstile, Heterogenisierung der Bevölkerung. Zur Jahrtausendwende konstatieren Baxandall/Ewen (2000: 250): »Suburbs are now becoming – albeit not always willingly – multiclass, multiethnic, and multiracial.« 2014 hält Hurley fest: »In the U.S., diverse suburban neighborhoods now outnumber diverse city neighborhoods by more than two to one, and diverse suburbs are growing more rapidly than predominantly white ones.«

Die zweite Bedingung ist das Auseinandertreten von (sub)urbanen Räumen und Lebensweisen im öffentlichen und fachlichen Diskurs. Wie die referierten Diskussionen zeigen, werden Urbanität und Suburbanität heute nicht mehr als Lebensformen betrachtet, die physisch und sozial untrennbar an als »urban« oder »suburban« definierte Räume oder Orte gebunden sind. Solche »place-based definitions«, die versuchen, das (Sub)Urbane über die Spezifika des (sub)urbanen Raumes zu erfassen, werden abgelöst durch ein qualitatives und relationales Verständnis von »urbanisms« und »suburbanisms« als »ways of living« (z.B. Walks 2012, Moos/Mendez 2015). Solche Ansätze betrachten Urbanität und Suburbanität als idealtypisch voneinander unterscheidbare, sich in vielerlei Hinsicht aber auch miteinander verbindende oder überlagernde Lebensweisen, die – und das ist hier ausschlaggebend – eben nicht an bestimmte (d.h. geographisch, administrativ oder statistisch als urban oder suburban definierte) Orte gebunden sind, sondern sich unabhängig von bzw. in Auseinandersetzung mit diesen entfalten können. Im Fokus steht hier die Art und Weise, wie Menschen Räume und Orte konstruieren, nutzen, erfahren und mit Bedeutung aufladen. In einer solchen Sichtweise lässt sich (Sub)Urbanisierung dann definieren als ein Prozess der Verbreitung und/oder Intensivierung von idealtypisch als (sub)urban bestimmten Eigenschaften, Lebensweisen oder auch Wert-

haltungen in Räumen oder an Orten bzw. in Lebensbereichen, die bisher nicht oder in geringerem Maße von diesen gekennzeichnet waren (Frank 2020: 262).

Erneuter Turnaround in der Wahrnehmung und Bewertung urbaner und suburbaner Räume?

Die Rekonstruktion des Verhältnisses von Suburbanisierung und Gentrifizierung zeigt eine wechselhafte Geschichte von Deutungen und Umdeutungen. Wie zu zeigen war, erscheinen heute ausgerechnet gentrifizierte Viertel, einst entstanden und gedeutet als »das ganz Andere« der Suburbs, in den Augen zahlreicher Beobachter*innen mehr und mehr als Orte neuer Suburbanität. Umgekehrt werden suburbanen Räumen viele Eigenschaften zugemessen, die gemeinhin als zentrale Merkmale von Urbanität gelten: Diversität, Kreativität, Toleranz, Subkultur, Freiraum, Experimente, Coolness …

Am Ende meines Beitrags stelle ich (mir) die Frage, ob sich in diesen Zuschreibungen ein neuerlicher Turnaround in der Wahrnehmung und Bewertung urbaner und suburbaner Räume abzeichnet – und wenn ja, ob dieser in seiner Tiefe an die Bedeutungsverschiebung der 1960er und 1970er Jahre heranreicht. Zum Mainstream der Stadtentwicklung avanciert, wird Gentrifizierung spätestens mit Beginn des 21. Jahrhunderts nicht mehr als emanzipatorisches, sondern als neoliberales Projekt identifiziert; »gentrification« gilt heute mehr denn je als »dirty word« (Smith 1996: 30ff). Wie dargelegt, sehe ich einige Anzeichen dafür, dass City und Suburb im Begriff sind, in der gesellschaftlichen Auseinandersetzung um die Orte guten und schlechten Lebens erneut ihre Rollen tauschen. Denn das Verdikt des medialen und intellektuellen Diskurses trifft heute weniger suburbane denn vor allem innerstädtische gentrifizierte Räume – nicht nur, weil Gentrifizierung mittlerweile weit über das linke Lager hinaus als problematischer stadtentwicklungspolitischer Prozess wahrgenommen und bewertet wird, sondern vor allem auch, weil gentrifizierten Vierteln inzwischen beinahe alle (negativen) Eigenschaften attestiert werden, die im medialen und wissenschaftlichen Diskurs gemeinhin als Kennzeichen von Suburbia gelten. Der Vorwurf lautet: Innerstädtische gentrifizierte Gebiete werden immer stärker zu Räumen, in denen (gezielt und gewollt) »suburban« gebaut, gewohnt und gelebt wird, mit anderen Worten: in denen sich suburbane Normen und Werte durchsetzen. Dies ist eine faszinierende Umdeutung. Sie wird möglich, weil urbane und suburbane Eigenschaften oder Lebensweisen, damals wie heute relational konstruiert aus dem Geiste symbolischer Dichotomien, von den Räumen, mit denen sie einst fest verbunden waren, inzwischen entkoppelt gedacht werden. Interessant ist, dass die normativen Aufladungen von Urbanität und Suburbanität – jedenfalls in großen Teilen des linksliberalen Medien- und im kritischen wissenschaftlichen Diskurses – stabil bleiben. Idealtypisch als »suburban« qualifizierte Ei-

genschaften oder Lebensweisen werden überwiegend negativ konnotiert, »urbane« hingegen positiv. Entsprechend wird die wahrgenommene Suburbanisierung der inneren Städte meist beklagt; zugleich werden vor allem jene Suburbs gefeiert, die »urbane« Eigenschaften angenommen haben. In diesen Bewertungen zumindest besteht Kontinuität.

Literatur

Annes, Alexis/Redlin, Meredith (2012): »Coming out and coming back: Rural gay migration and the city«, in: Journal of Rural Studies 28, S. 56–68, https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2011.08.005

Baxandall, Rosalyn/Ewen, Elisabeth (2000): Picture Windows. How the Suburbs Happened, New York: Basic Books, https://doi.org/10.7202/1016432ar

Brekhus, Wayne (2003): Peacocks, Chameleons, Centaurs. Gay Suburbia and the Grammar of Social Identity. Chicago: University of Chicago Press, https://doi.org/10.1086/424635

Butler, Tim (2003): »Living in the bubble: gentrification and its ›Others‹ in North London«, in: Urban Studies, 40(13), S. 2469–2486, https://doi.org/10.1080/0042098032000136165

Candipan, Jennifer (2020): »Choosing Schools in Changing Places: Examining School Enrollment in Gentrifying Neighborhoods«, in: Sociology of Education 93(3), S. 215–237, https://doi.org/0.1177/0038040720910128

Caulfield, Jon (1994): City Form and Everyday Life: Toronto's Gentrification and Critical Social Practice. Toronto/Buffalo/London: University of Toronto Press, https://doi.org/10.3138/9781442672970

Cócola Gant, Agustín (2015): »Tourism and commercial gentrification«. Paper presented at the RC21 International Conference in Urbino (Italy), http://www.rc21.org/en/conferences/urbino2015/1

Craig, Lois (1986): »Suburbs«, in: Design Quarterly 132, S. 1–32.

Demsas, Jerusalem (2021) What we talk about when we talk about gentrification, https://www.vox.com/22629826/gentrification-definition-housing-racism-segregation-cities

Dines, Martin (2005): »Sacrilege in the sitting room: contesting suburban domesticity in contemporary gay literature«, in: Home Cultures 2(2): S. 175–194, https://doi.org/10.2752/174063105778053364

Fava, Sylvia Fleis (1956): »Suburbanism as a Way of Life«, in: American Sociological Review 21 (1), S. 34–37, https://doi.org/doi.org/10.2307/2089337

Fishman, Robert (1987): Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia, New York: Basic Books, https://doi.org/10.1017/s0022050700010159

Frank, Susanne (2003): Stadtplanung im Geschlechterkampf: Stadt und Geschlecht in der Großstadtentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts, Opladen: Leske + Budrich, https://doi.org/10.1007/978-3-322-90546-8_12

Frank, Susanne (2017a): »Gentrifizierung und neue Mittelschichten: Drei Phasen eines wechselhaften Verhältnisses«, in: Barbara Schönig/Justin Kadi/Sebastian Schipper (Hg.), Wohnraum für alle?! Wissenschaftliche Perspektiven auf Architektur, Planung und Politik, Bielefeld: transcript: 87–104, https://doi.org/10.1515/9783839437292-007

Frank, Susanne (2017b): »Straight Suburbia? Queer Suburbia? Diskussionen um die neue schwule und lesbische ›Normalität‹ in (anglo-)amerikanischen Suburbs«, in: Feministische Geo-RundMail 72, S. 3–10.

Frank, Susanne (2018): »Inner-city suburbanization – no contradiction in terms: middle-class family enclaves are spreading in the cities«, in: Raumforschung und Raumordnung 76(2), S. 123–132,
https://doi.org/10.1007/s13147-016-0444-1

Frank, Susanne (2020): »Suburbane Räume und Lebensweisen: von der Peripherie ins Zentrum – und nicht zurück«, in: Breckner Ingrid/Göschel Albrecht/Ulf Matthiesen (Hg.), Stadtsoziologie und Stadtentwicklung, Baden–Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, S. 257–268,
https://doi.org/10.5771/9783845276779-257

Frank, Susanne/Weck, Sabine (2018): »Being Good Parents or Being Good Citizens: Dilemmas and Contradictions of Urban Families in Middle-Class Enclaves and Mixed Neighbourhoods in Germany«. in: International Journal of Urban and Regional Research, 4 (1), S. 20–35, https://doi.org/10.1111/1468-2427.12592

Fromm, Erich (1960): Der moderne Mensch und seine Zukunft. Eine sozialpsychologische Untersuchung, Frankfurt a.M.: Europäische Verlagsanstalt.

Gotham, Kevin Fox (2005): »Tourism Gentrification: The Case of New Orleans' Vieux Carré (French Quarter)«, in: Urban Studies, 42(7), S. 1099–1121, https://doi.org/10.1080/00420980500120881

Guzmán, Jaime (2018): The whiteness project of gentrification: The battle over Los Angeles' Eastside, US: ProQuest Information & Learning.

Hall, Peter (1996): Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century, Oxford, UK/Cambridge, MA, https://doi.org/10.1111/j.1745-7939.1997.tb00513.x

Harrison, Sally/Jacobs, Andrew (2016): »Gentrification and the Heterogeneous City: Finding a Role for Design«, in: The Plan 1, S. 239-259, https://doi.org/10.15274/tpj.2016.01.02.03

Hünninger, Andrea Hanna (2021): Flucht aus Berlin: Das Abenteuer Provinz, in: Die ZEIT vom 7. November 2021, https://www.zeit.de/sinn/2021-11/berlin-regensburg-flucht-provinz-leben-machtzentrum

Hurley, Amanda Kolson (2014): Skyscrapers in the Subdivision. Far from Dead, the North American Suburb is Growing Up, https://nextcity.org/features/suburbs-are-not-dead-the-future-of-retrofitted-suburbia

Hurley, Amanda Kolson (2019): Radical Suburbs: Experimental Living on the Fringes of the American City. Cleveland, Ohio: Belt Publishing https://doi.org/10.1080/07352166.2019.1702817

Jackson, Kenneth (1987): Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States, Oxford: Oxford University Press, https://doi.org/10.2307/214153

Keats, John (1956): The Crack in the Picture Window, Cambridge, MA: Houghton Mifflin.

Kerubo, Jacquelynn (2021) »What Gentrification Means for Black Homeowners«, in: The New York Times vom 17.08.2021, https://www.nytimes.com/2021/08/17/realestate/black-homeowners-gentrification.html

Kronauer, Martin (2018) Gentrifizierung: Ursachen, Formen und Folgen, in: Bundeszentrale für Politische Bildung (Hg,) Stadt und Gesellschaft, https://www.bpb.de/themen/stadt-land/stadt-und-gesellschaft/216871/gentrifizierung-ursachen-formen-und-folgen/

Lees, Loretta (2003) »Super-gentrification: The Case of Brooklyn Heights, New York City«, in: Urban Studies, 40 (12) S. 2487- 2509, https://doi.org/10.1080/0042098032000136174

Lewin, Ellen (2017) »Making a House a Home: Children and the Meanings of Home among Gay Men in the US«. in: Brent Pilkey/Rachael M. Scicluna/Ben Campkin/Barbara Penner (Hg.), Sexuality and Gender at Home. Experience, Politics, Transgression, London: Bloomsbury, S: 65–79, https://doi.org/10.4324/9781003086666-7

Ley, David (1996): The New Middle Class and the Remaking of the Central City, Oxford: Oxford University Press, https://doi.org/10.1017/s0038038599330406

Lindner, Christoph/Sandoval, Gerard F. (2021) »Introduction: Aesthetics of Gentrification«, in: Christoph Lindner/Gerard F: Sandoval (Hg.), Aesthetics of Gentrification: Seductive Spaces and Exclusive Communities in the Neoliberal City, Amsterdam: Amsterdam University Press, S. 9–24, https://doi.org/10.1515/9789048551170-002

Lynch, Frederick R. (1992): »Nonghetto Gays. An Ethnography of Suburban Homosexuals«. in: Gilbert Herdt (Hg.), Gay Culture in America. Essays from the Field, Boston, MA: Beacon Press: 165–201, https://doi.org/10.1300/j082v13n04_02

Marsh, Margaret (1990): Suburban Lives, New Brunswick/London: Rutgers University Press, https://doi.org/10.1086/ahr/96.3.939

Moos, Markus/Pablo Mendez (2015): »Suburban ways of living and the geography of income: How homeownership, single-family dwellings and automobile use define the metropolitan social space«. In: Urban Studies, 52 (10), S. 1864-1882, https://doi.org/10.1177/0042098014538679

Nicolaides, Becky (2006): »How Hell Moved from the City to the Suburbs: Urban Scholars and Changing Perceptions of Authentic Community«, in: Kevin M. Kruse/Thomas J. Surgue (Hg.), The New Suburban History, Chicago: University of Chicago Press, S. 80-98.

Nijman, Jan (2013): »The American suburb as utopian constellation«, in: Roger Keil (Hg.), Suburban Constellations, Berlin: Jovis, S. 159-167.

Pearson, Norman (1951): »Hell is a Suburb. What Kind of Neighborhoods Do We Want?«, in: Community Planning Review 7(3), S. 124-128.

Rollins, Michael (2008) Words you never thought you would read – gay flight to the suburbs, https://www.oregonlive.com/nwheadlines/2008/01/words_you_never_thought_you_wo.html

Ross, Dax-Devlon (2014): A Black Gentrifier Moves to the Suburbs, https://nextcity.org/urbanist-news/a-black-gentrifier-moves-to-the-suburbs vom 05.02.2014.

Schulman, Sarah (2012): The Gentrification of the Mind: Witness to a Lost Imagination, Berkeley: University of California Press, https://doi.org/10.1525/9780520952331

Sennett, Richard (1973): The Uses of Disorder: Personal Identity And City Life. Harmondsworth: Penguin, https://doi.org/10.1525/aa.1973.75.2.02a01430

Shaw, A.R. (2015): Whites who gentrified Oakland are calling the police on innocent Black residents, https://rollingout.com/2015/10/16/whites-gentrified-oakland-calling-police-innocent-black-residents/

Smith, Neil (1996): The New Urban Frontier, London: Routledge, https://doi/10.4324/9780203975640

Tissot, Sylvie (2014): »Loving diversity/controlling diversity: exploring the ambivalent mobilization of uppermiddle-class gentrifiers, South End, Boston«, in: International Journal of Urban and Regional Research 38(4), S. 1181–94, https://doi.org/10.1111/1468-2427.12128

Walks, Alan (2012): »Suburbanism as a Way of Life, Slight Return«, in: Urban Studies 50 (8), S. 1471–1488, https://doi.org/10.1177/0042098012462610

Ward, Victoria (2008): The world's first pregnant man, eight months gone, cutting the lawn. The Mirror, May 20, 2008, https://www.mirror.co.uk/news/uk-news/the-worlds-first-pregnant-man-eight-308827

West, Allyn/Spencer, Selvidge (2020): »Baffled City. Exploring the architecture of gentrification«, in: Texas Observer, March 5, https://www.texasobserver.org/gentrification-architecture/

Kohäsion durch Koexistenz?

Situierungen im Suburbanen

Angelina Göb

Funktionales (Zusammen-)Leben?! – Lebenswelten in der Suburbia

»Das Leben ist hier so ganz angenehm.« (Hr. Dedendorf[1])

Wer lebt wie im suburbanen Raum und was macht das Leben für Bewohner*innen hier so angenehm? Folgt man Herrn Dedendorfs weiterführender Erzählung, ist es das »Relative«, das den Standort – im Vergleich zu Stadt und Land – aus- und eine gewisse Lebensqualität erwartbar macht. Darunter fällt auch das Kriterium der »Nähe zu«. Dieses bezieht sich auf die Lage und Erreichbarkeit von elementaren Grundversorgungseinrichtungen im und um den Wohnort. Die damit in Zusammenhang gebrachten Vorteile gelten deswegen auch als Hauptmotive des Zuzugs sowie des Bleibens. Diese Eigenschaften der Suburbia[2] wirken sich zudem erleichternd auf die Ausbildung konstanter Alltagsarrangements der Bewohnerschaft aus. Auch wenn dem Wohnort in den Beschreibungen keine Begeisterung entgegengebracht wird, »kann man hier ganz zufrieden sein« (Hr. Dombrindt), weil Funktionalität gewahrt ist, Pragmatismus Vorrang vor Prestige eingeräumt wird. Neben den räumlich-strukturellen Gegebenheiten der Suburbia verweisen Bewohner*innen wie Frau Quandt ebenso auf sozial-strukturelle Gelegenheiten der Verhältnismäßigkeit, also, dass es »sehr angenehm [ist], trotz der Dichte, das Kennen der Gesichter, manchmal auch die Namen. […] Ich finde das angenehm, dass man aufeinander irgendwie reagiert, aufmerksam ist, sich aber auch in Ruhe lässt.« Diese Schilderung impliziert eine Störungs- und Konfliktfreiheit im Zusammenleben als soziale Praxis, die offenbar vorausgesetzt werden kann. So scheint das angenehm

1 Bei den im Text angeführten Zitaten handelt es sich um Interviewpassagen von Untersuchungsteilnehmenden (Pseudonyme) aus der Dissertationsschrift der Autorin.

2 Im Folgendem werden die Begriffe suburbaner Raum und Suburbia synonym benutzt. Bezugspunkt in diesem Beitrag sind immer die von mir untersuchten Räume, weshalb eine Generalisierung und Übertragbarkeit auf andere suburbane Raumtypen nicht direkt möglich ist.

empfundene Leben von Einzelnen das Bedürfnis der gesamten Bewohnerschaft widerzuspiegeln – fraglos, weil gewöhnlich funktionierend. Fraglosigkeit bestimmt vordergründig auch das Erleben der alltäglichen Lebenswelt, der »vornehmlichen und ausgezeichneten Wirklichkeit«, an der alle Menschen in »unausweichlicher, regelmäßiger Wiederkehr« teilnehmen (Schütz/Luckmann 2017: 29). Gelesen als Lebenswelt, sind suburbane Räume »sowohl der Schauplatz als auch das Zielgebiet meines und unseres wechselseitigen Handelns« (ebd.: 32) und somit Ergebnis wie Bedingung eines »angenehmen Lebens«.

Da die meisten Studien mit Raumbezug auf »die Stadt« oder »das Land« fokussiert sind, liegt kaum empirisches Material über Einstellungs- und Handlungsweisen von Vorstadtbewohner*innen, über deren lokalen sozialen Zusammenhalt, dessen Ausgangspunkte und Ausprägungen vor (Lupi/Musterd 2006: 802) – das gilt insbesondere für die deutsche Suburbia-Landschaft. Auf dieses Forschungsdesiderat gehe ich in meinem Beitrag ein. Entlang einer qualitativ-ethnographischen Studie, deren Untersuchung zwischen 2017 und 2020 lief, zeige ich, wie Bewohner*innen sich und andere in den von mir untersuchten suburbanen Räumen positionieren und welche Figurationen des Zusammenhalts dies generiert. Bei den Untersuchungsräumen handelt es sich um zwei kleinstädtische Ortsteile, die am Außenrand (nordöstlich bzw. südwestlich) der administrativen Stadtgrenze Hannovers liegen. Beide Siedlungsbereiche sind in den 1950er/60er-Jahren planmäßig angelegt, im 10-Jahres-Turnus mit neuen Wohnquartieren erweitert und sukzessive mit grundzentralen Funktionen angereichert worden (RROP 2016). Aufgrund ihrer Anbindung und Ausstattung können Altwarmbüchen (Gemeinde Isernhagen) und Hemmingen-Westerfeld (Stadt Hemmingen) als »zukunftsfähige Selbstläufer in hochattraktiven Lagen« (BMVBS 2013: 134) im engeren Pendlerverflechtungsraum einer Großstadtregion klassifiziert werden (BBSR: o.J.). Das Forschungsdesign zur Rekonstruktion von Wirklichkeitskonstruktionen der Teilnehmenden war explorativ angelegt (Lamnek 2005; Helfferich 2011) und verfolgte das Ziel, Wahrnehmungs- und Aneignungsweisen der Bewohner*innen, ihre Deutungs- und Handlungsmuster vom bzw. im Suburbanen offenzulegen. Die Datenerhebung ist mit 45 Teilnehmer*innen in einem auf Breite und Vielschichtigkeit angelegten, theoretisch begründeten Sample[3] umgesetzt worden. Drei Erhebungsinstrumente kamen zur Anwendung, die für die Auswertung miteinander trianguliert worden sind (Flick 2008): explorative Interviews (Honer 1994), um das subjektive Erleben und Bewerten der Teilnehmenden herauszustellen, Aktionsraumkarten (Göb 2021), um Aufschluss über den Raumgebrauch in Form von kartographisch und verbal

3 Das Sampling umfasste die Kriterien: Alter und Geschlecht (Befragte zwischen 17 und 86 Jahren), deren Haushaltsform (Single, Paare und Familien) sowie Wohndauer (zwischen 3 Monaten und 65 Jahren) und -form (Ein-, Zwei- oder Mehrfamilienhaus, differenziert nach Miete und Eigentum).

kommunizierten Aktivitäten zu erhalten, sowie Go-Alongs (Kusenbach 2008), um Alltagspraktiken mitzuerleben und diese in situ nachvollziehen zu können. Die Datenauswertung erfolgte mittels dokumentarischer Methode (Nohl 2017) und der dichten Beschreibung (Geertz 1979) zur Aufdeckung der Modi (»Was« und »Wie«) und Motive (»Warum«), die hinter dem Gesagten, Gezeichneten und Getanen stehen.

In meinem Beitrag gehe ich nun auf folgende Punkte ein: Nach Erläuterung der Begriffe Gemeinschaft und Zusammenhalt stelle ich den für die Auswertung verwendeten Interpretationsrahmen vor. Dieser hat sich aus dem empirischen Material ergeben und setzt sich aus den Achsen »Haltungen« und »Handlungen« zusammen. Entlang dieser analytischen Zweiteilung werden die Befunde vorgestellt. Im Anschluss zeige ich die Positionierungen der Bewohner*innen (idealisierte »Zusammenhalts-Typen«) in den untersuchten suburbanen Räumen auf. Ich schließe mit einem Fazit, indem ich auf die Bedeutung und Bewertung des Zusammenlebens im Suburbanen sowie offen gebliebenen Fragen zum Titel des Beitrags »Kohäsion durch Koexistenz?« eingehe.

Gemeinschaft und Zusammenhalt vor Ort – der Interpretationsrahmen

> »Das [hier] ist ein Gebilde mit Menschen, die sich kennen und die mehr oder weniger etwas miteinander zu tun haben.« (Fr. Gilles)

Erzählen, Abbilden, Machen konstituiert Kultur, konstituiert Gemeinschaft. Blokland definiert daher »Gemeinschaft als Kultur – als geteilte Symbole und symbolische Praktiken« (2017: 53); Gemeinschaft als relationale Figuration der (Re-)Produktion (ebd.: 45), deren Konstanz im Wandel liegt. So bildet sich Gemeinschaft auf der Grundlage öffentlich abgestimmter Orientierungsschemata (Werte und Normen), die im Rahmen der Sozialisation erlernt und in der individuellen wie kollektiven Aneignung aktualisiert werden. Im Anschluss daran stellt sich die Frage, welche Formen von Gemeinschaft sich in suburbanen Räumen ausbilden können und wie diese hergestellt werden. Jupp unterscheidet allgemein zwischen einer »community cohesion« und einer »social cohesion« (Jupp 2007: 24). Erstgenannte Form beschreibt den Zusammenhalt zwischen soziokulturell differierenden Gemeinschaften durch lose Bindungen (weak ties) in Netzwerken (Granovetter 1973) zu einem kohärenten Ganzen (bridging), während letztgenannte Form auf enge Beziehungen zwischen Personen bzw. in Gruppen zur Ausbildung eines wechselseitigen Vertrauensverhältnisses eingeht (bonding). Die Zusammenhaltssemantik zielt insofern auf Prozesse der In- und Exklusion; das dialektische Verhältnis von Konsens und Konflikt in der Gesellschaft. In Antizipation auf das erhobene Material lässt sich bzgl. des Gemeinschaftsnarrativs feststellen, dass dieses als einstellungsbezogene Affirmation und

handlungsbezogene Orientierung allem Anschein nach nur von einigen wenigen der untersuchten Teilnehmenden explizit nachgefragt und für das Zusammenleben vor Ort als erforderlich erachtet wird: »eine Gemeinschaft bilden, […] das wird hier gar nicht gewollt, also habe ich das Gefühl. Jeder lebt für sich allein, kämpft für sich allein. […] Und das finde ich so schade, dass es keine Gemeinschaft, so wie früher im Dorf, [mehr gibt]« (Fr. Jaeger). Wenn befragte Vorstädter*innen dies artikulieren, dann im Zusammenhang mit einer negativ empfundenen Veränderung des Ortes, seiner Bewohnerschaft und ihrem Benehmen, ergo als Verlust (des Vergangenen) oder umgekehrt als Priorisierung des Individuellen und Privilegierung des Privaten. Wechselt man den Maßstab und betrachtet die Nachbarschaftsebene[4], zeigt sich, dass Gemeinschaft anders hergestellt, situativ erfahren werden kann. »Wenn sie abverlangt wurde, dann war diese Gemeinschaft da und im Übrigen war es die Distanz« (Hr. Ginter). Gemeinschaft emergiert in der Notwendigkeit, stellt sich jedoch als »unbewusste Gemeinschaft« dar (Hr. Frey), die erst im »Reden über« gegenwärtig wird. Die darüber hinaus geschilderten Vergemeinschaftungsprozesse der Untersuchungsteilnehmenden sind allerdings weniger auf den Wohnort Suburbia bezogen, sondern spiegeln sich in der Ausbildung regionalisierter Aktionsräume und globalisierter resp. digitalisierter Netzwerke wider (Scheiner 2018: 73; Hesse 2018: 2630). Dennoch erwartet man voneinander vor Ort: »ein freundliches Miteinander und nicht [ein] Gegeneinander, eine gewisse gegenseitige Wertschätzung und dann muss es eigentlich super funktionieren« (Hr. Jungbauer). Dieser Kurzeinstieg zeichnet ein ambivalentes, vielleicht sogar gespaltenes Bild von der suburbanen Bewohner- bzw. Gemeinschaft nach, die, so die Annahme, weniger verloren geht, als dass sie sich aufgrund verschiedener, veränderter Sichtweisen auf bzw. einem Bedürfnis nach Zusammenhalt transformiert.

Wie sich das Zusammenhalten innerhalb sozialräumlicher Einheiten wie der Suburbia darstellt, ist weitestgehend unerforscht. Die anschließende Auswertung versucht mittels einer Sekundäranalyse des Datenmaterials dieser Forschungslücke zu begegnen, erste Erkenntnisse für weitere Forschungsvorhaben zu liefern. Der hierfür erarbeitete Interpretationsrahmen ist im Sinne eines normativ-neutralen Konzepts[5] (Forst 2020: 43) aufzufassen. Denn die in der Literatur häufig vorgebrachten zentralen Kriterien von Zusammenhalt, die auf enge soziale Beziehun-

4 Nachbarschaft hier zu verstehen als unmittelbares Wohnumfeld, d.h. die Nachbar:innen im Haus oder nebenan sowie entlang der Straße bis hin zum Wohnquartier als Ganzem. Die Abgrenzung changiert bei den Teilnehmenden themenbezogen. Mit der Differenzierung der Suburbia in Ort und Nachbarschaft soll hervorgehoben werden, dass Unterschiede – soziale wie räumliche – zwischen verschiedenen Maßstabsebenen bestehen können und ggf. herauszustellen sind.

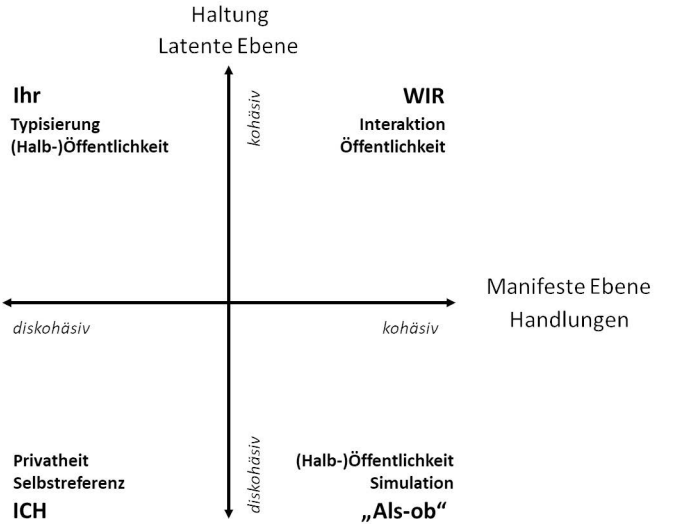
5 Das Konzept steht in Kontrast zur (normativen) Konzeption, welche die alltagssprachliche Verwendung des Begriffs »Zusammenhalt« resp. »Kohäsion« (hier synonym verwendet) zum Ausdruck bringt; dieser als positiver, anzustrebender Zustand bewertet wird.

gen, eine intensive emotionale Verbundenheit und eine ausgeprägte Gemeinwohlorientierung abstellen (Schiefer et al. 2012: 23; Arant et al. 2017: 24–40), nehmen auf ein gemeinsames Verständnis von Werten und Normen Bezug, das im Suburbanen, infolge vielfältiger sozialer wie funktionaler und städtebaulich-siedlungsstruktureller Ausdifferenzierungsprozesse, nicht ohne Weiteres vorausgesetzt werden kann (Frank 2018; Brake et al. 2001; Häußermann 2009; Münter 2014). Grundlegend für den Aufbau meines Interpretationsrahmens sind Haltungen (latente Achse) und Handlungen (manifeste Achse) der Bewohner*innen, die dis- bzw. kohäsiver Ausprägung sein können und die ich als konstitutiv für die Zusammenhaltsformierung ausgemacht habe.[6] Analytisch separiert werden diese Ebenen einander gegenüber-, Befunde entlang der Achsen vorgestellt (Abb. 1). Aus den sich daraus ergebenden vier Feldern lassen sich idealisierte Typen – eines »Wir«, »Ihr«, »Ich« sowie ein hypothetischen »Als-ob« – ableiten. Das »Wir« beschreibt sichtbare Formen der Aufeinanderbezogenheit, Hilfe, Freundlichkeit und Verlässlichkeit durch den Aufbau sozialer Beziehungen mit Fokus auf den Wohnort als alltägliche Lebenswelt. Den Counterpart hierzu bildet das »Ich«, das Individualität und Selbstbezüglichkeit in der Valenz vor die Vergemeinschaftung setzt indem Kontakte und enge Bindungen vor Ort vermieden werden. Diese Felder bilden die Achse zwischen den Extrema von Solidarisierung und Entsolidarisierung, also dem Eintreten für Gemeinschaft, gemeinsame Interessen und Ziele einerseits und der bewussten Abkehr von einer kollektiven Verbundenheit, die Einheit erhalten und fördern soll andererseits. Das »Ihr« bezieht sich auf unkonkrete andere, denen bestimmte Funktionen und Verhaltensweisen zugeschrieben werden. Diese Kategorisierung ist abhängig davon, wie viel man von seinem Gegenüber durch persönliche Erfahrung mitbekommt (Ausbildung von Anonymitätsgraden). Unter »Als-ob« soll das Vortäuschen eines »Wirs« unter »Ich-Einstellung« verstanden werden, d.h. der Anschluss an eine Gruppe zur persönlichen Zielerreichung ohne kognitiv-affektives Involvement. In diesen vier Ausdrucksgestalten werden Zusammenhaltformen evident, die sich in einem »Zusammenhalts-Kontinuum« aufspannen. Kohäsiv sollen solche Haltungen und Handlungen verstanden werden, die ein solidarisches Miteinander kennzeichnen und das Zusammenleben konstruktiv beeinflussen, diskohäsiv diejenigen, die ein konflikthaftes Gegeneinander prägen und sich destruktiv auf das Zusammenleben auswirken. Dieser Interpretationsrahmen wird nachfolgend herangezogen,

6 Mein Interpretationsrahmen überschneidet sich z.T. mit dem Modell von Forst (2020: 43), das fünf Dimensionen des Zusammenhalts beschreibt: individuelle und kollektive Haltungen gegenüber sich selbst und anderen (1), individuelle und kollektive Handlungen (2), Intensität und Reichweite sozialer Beziehungen und Netzwerke (3), institutionelle Zusammenhänge der Kooperation und Integration (4) sowie Diskurse in einer Gesellschaft über Zusammenhalt (5). Aus dem mir vorliegenden Material kann ich allerdings nur die ersten beiden Dimensionen als basal für einen sozialen Zusammenhalt ausmachen und entsprechend ausführen.

um empirisch aufzuzeigen, wie sich das Zusammenhalten, latent und manifest, im Kontext von Situierungen im Suburbanen äußert und durch welche Charakteristika sich Idealtypen in den untersuchten Gebieten konkret hervorheben, welche Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den exemplarisch angebrachten Fällen bestehen.

Abb. 1: Interpretationsrahmen zur Illustration der Auswertungsebenen »Haltungen« und »Handlungen« (schematische Darstellung).



(Angelina Göb)

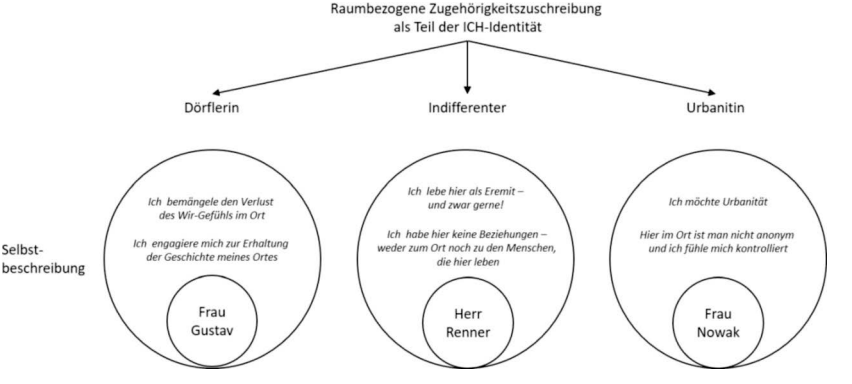
Haltungen im Suburbanen – die latente Ebene des Zusammenhalts

Um das Verborgene, die Einstellung der Untersuchungsteilnehmer*innen im suburbanen Raum sichtbar zu machen, ziehe ich ihre Selbst- und Fremdkategorisierung heran. In der Situierung von sich und anderen werden Zugehörigkeitszuschreibungen offenbar, Nähe-Ferne- und Vertrautheits-Fremdheits-Relationen, die zugleich als Abgrenzungsmechanismen fungieren.

»Also wir sind Hannoveraner und verstehen uns als Städter.« Herr und Frau Jungbauer identifizieren sich mit der Stadt Hannover, ihren Wohnort als stadtzugehörig. Frau Quandt fühlt sich »stadtrandmäßig« und Herr Althaus ist »Hemminger«. Ihre personale Identität beinhaltet eine raumbezogene Komponente, die zur

Positionierung des Selbst verwendet wird. Unter den Bewohner*innen sind ebenfalls Personen, deren Selbstzuschreibung von ruralen Wesensmerkmalen geprägt ist. Zwischen diesen von Distinktion getragenen Zuordnungen stellt die eindeutige Identifikation des Raums und mit dem Raum, in dem man lebt, aber oft keine saliente Kategorie der Ich-Positionierung dar. Wenn doch, schreibt man sich mehr oder weniger direkt, eindeutig und konstant eine dörfliche oder urbane Identität zu, die mit stereotypen Eigenschaften hinterlegt ist. So präsentieren sich selbsternannte »Dörfler« zuvorderst anhand ihrer konservativen, traditionellen Einstellungen, die ausgerichtet sind an ihrem übergeordneten Bedürfnis nach Gemeinschaft, Sicherheit und Vertrautheit, gegenseitiger Unterstützung sowie normierter Verlässlichkeit. »Urbaniten« stilisieren sich vornehmlich als weltoffen, tolerant und selbstbestimmt mit einem weitläufigen, selbst gewählten sozialen Netzwerk, das auch raumungebunden wirksam werden kann, d.h. Integration überall und immer möglich macht. Die »Indifferenten« gehen davon aus, dass ausschließlich Funktionalität und Zweckorientierung für ein angenehmes (Zusammen-)Leben im Suburbanen ausschlaggebend sind; eine pragmatische Haltung bestimmt ihr Handeln ohne dabei Bezug auf Raumkategorien zu nehmen (Abb. 2). Daneben beeinflusst auch die unterschiedliche (wohn-)biographische Sozialisation und Präferenz für ein Leben im suburbanen Raum die Einstellung diesem gegenüber, was sich an seiner Attribuierung erkennen lässt. Bezeichnungen reichen von »großes Dorf« über »Zwitter« bis »Mikrostadt« und spiegeln Selbstverortungsvorgänge der Bewohner*innen wider.

*Abb. 2: Raumbezogene Zugehörigkeitszuschreibungen am Beispiel von drei Untersuchungsteilnehmer*innen (schematische Darstellung).*



Angelina Göb

(Un)bewusst werden auch die anderen Bewohner*innen, denen man im Ort oder der Nachbarschaft begegnet, zugeordnet. Die voneinander getroffenen Kategorisierungen sind Identifikationen-bis-auf-Weiteres und basieren in erster Linie auf der binären Unterscheidung ähnlich/unähnlich. Diese Differenzierung wird stetig erweitert und ergänzt durch das, was man von den anderen im (öffentlichen) Raum wahrnehmen kann und wie sie sich im jeweiligen Kontext verhalten. Dadurch werden Zuschreibungen bei jedem Aufeinandertreffen reaktualisiert. Hierbei vereinfachen klischeehafte Selbst- und Fremdbilder die Zuordnung, reduzieren Komplexität in der sozialen Interaktion, schaffen Erwartungssicherheit. Hinzu kommt, dass aufgrund der sozialräumlichen Überschaubarkeit im Suburbanen das (Wieder-)Erkennen und Auskennen unkompliziert möglich ist. »Ich mag das, dass mich die Leute kennen, ich mag das, dass ich die Leute kenne« (Frau Jüngst). Gleichzeitig gilt: »ich mag meine Privatheit. Das ist für mich oberstes Gebot, absolute Maxime« (Hr. Frey). Das individuelle Erleben und Bewerten von sozialer Nähe kann sich mit der Zeit jedoch ändern. Erst »kennt man sich flüchtig und plötzlich kennt man sich dann besser, weil man sich einfach ein bisschen unterhält« (Fr. Klötsch). Und weil man sich zwangsläufig immer wieder sieht, ist man mehr oder weniger bekannt, weshalb die Kategorie »Fremder« im Ort nicht existiert. Bei dieser Einordnung handelt es sich um eine »knowing about« und nicht um ein »knowing« (Goffmann 1963: 119), eine »bloße Bekanntschaft« meist ohne tiefergehende Kenntnis des Gegenübers oder intensivierte Verbindung. Dieses Verhältnis stellt sich, trotz gelegentlicher Zu- und Fortzüge, quasi automatisch ein. Die Betonung, »alle zu kennen« entspricht also einem »categoric knowing« (Lofland 1973: 15), das ausreichend für eine Alltagsbewältigung auf Abstand ist. Die zurückhaltende, aber doch vertraute Einstellung einander gegenüber erhält auf der Maßstabsebene der Nachbarschaft zusätzliche Relevanz. So ist das Verhalten »minimalsympathisch« (Stichweh 2010: 173), beiläufig und gekennzeichnet durch ein »Grundfreundlichkeit und Grundehrlichkeit miteinander, weil wir hier ja auch alle ziemlich eng aufeinandersitzen« (Fr. Gilles). Bekanntschaftliche Vertrautheit geht von Gewöhnung aus, einem routinierten Erinnern, Erleben und Erwartenkönnen in angemessener Distanz: »man respektiert sich, ist auch freundlich aber lässt sich ansonsten auch so ein bisschen zufrieden« (Fr. Jablonski). Um dies zu erreichen, werden nicht nur kategoriale Grenzen gezogen. Bei den unmittelbar Nächsten kommen auch physische Barrieren wie Einfriedungen, Mauern und Hecken zum Einsatz. »Jetzt gucken wir nur über den Zaun und unterhalten uns schön. […] Hauptsache: es ist friedlich und man streitet sich nicht und fertig« (Hr. Dedendorf). Sich zu distanzieren und Konflikte zu vermeiden, gehört zur instrumentellen Funktion von Einstellungen. »Natürlich kenne ich auch viele schwierige Leute und jeder von uns kennt Problemsituationen, aber das empfinde ich auch als normal im Zwischenmenschlichen, also bei der Dichte. […] Wir sind ja alle darauf angewiesen und viele vielleicht auch bemüht, gut miteinander klarzukommen« (Fr. Quandt).

Annehmlichkeiten erhalten, unbequemen Ereignissen aus dem Weg gehen, sind Strategien, die v.a. das Nachbarschaftsleben prägen. Konflikte sind nach Ansicht der Bewohner*innen dennoch nichts Ungewöhnliches. So »knallt es mal« zwischen verschiedenen Gruppen wie Jugendlichen und Erwachsenen aber, so Herr Rütten, es »ist trotzdem friedlich. Also wir leben gut miteinander zusammen.« Streitigkeiten, die durch unterschiedliche Situations- und Verhaltensbewertungen im Ort zutage treten, werden oft als bedeutungslos abgetan und sind alsbald vergessen. Dennoch nehmen Bewohner*innen Abgrenzungen durch eine aktive Konstruktion eines »Wir« und »Die« semantisch vor. Dadurch werden Differenzen markiert und gezeigt, welche Gruppe(n) die eigene soziale Identität prägen. So »ist [es] auch völlig normal: man ist außen vor, sobald man nicht drin ist.« Frau Assmann möchte sich (noch) nicht mit den »Familien« identifizieren, denn das »ist einfach nur so eine Gruppe […]. Und ob die sich nun unbedingt so super doll mögen oder nicht, da habe ich manchmal das Gefühl, [das] ist irgendwie zweitrangig.« Zur besseren Integration ihrer Kinder möchte sie dies zeitnah ändern. Denn, »wenn man dann in so einer Gruppe ist, fühlt man sich ja auch wieder ganz anders und zugehörig und dann ist es vielleicht auch okay.« Herr Raabe fügt sich über verschiedene Ehrenämter in das Ortsleben ein und findet es wichtig, dass »man sich mit dem Ort hier identifiziert.« Vereine und Organisationen im Politik- und Freizeitbereich dienen der Bestätigung des Selbstkonzepts, verschaffen Anerkennung durch passive Gemeinschaft oder aktive Mitgestaltung des Zusammenlebens. Trotzdem: ein Leben in »öffentlicher Vertrautheit« (Blokland/Nast 2014) eines Sich-Kennens bringt eine überwiegend neutrale Haltung gegenüber anderen Bewohner*innen – sowohl auf Orts- als auch auf Nachbarschaftsebene – hervor. Man setzt auf Rationalität und Funktionalität, um »auf normalem, vernünftigem Wege« (Fr. Vohwinkel) miteinander klarzukommen.

Einstellungen prägen das Wahrnehmen, Denken und Handeln von Menschen, verweisen auf ihre Wertvorstellungen. Zusammenhalt wird, folgt man den befragten Vorstädter*innen, als Konzeption des Wünschenswerten, als grundlegend für die »Manifestierung von sozialer Solidarität« (Mann 1954: 168) angesehen. In der Externalisierung befürworten daher fast alle Bewohner*innen im suburbanen Raum ein Leben, das an einem Füreinander unter Bekannten ausgerichtet ist – auch, wenn es nicht oder nur teilweise ihrer eigenen Haltung entspricht (»diskohäsive« Ausprägung auf der Latenzebene im Interpretationsrahmen, Abb. 1). Zusammenhalt wird als etwas Gutes, für das angenehme Zusammenleben Relevantes präsentiert. Das Miteinander auf Abstand bildet insofern einen Ausgangspunkt im lokalräumlichen Umgang, das affirmativ auf eine generelle Zusammenhaltserwartung zurückwirkt.

Handlungen im Suburbanen – die manifeste Ebene des Zusammenhalts

Die Praktiken der Bewohner*innen lassen sich anhand von sozialen Interaktions- und räumlichen Aneignungsmodi illustrieren. Im gemeinsamen Handeln werden Strategien für das Zusammenleben entwickelt und angewendet, die im Austausch hergestellt und in der Aushandlung modifiziert werden können. Reziprozität als soziale Norm schafft Verbindlichkeiten, die das Zusammenhalten als Tun beeinflussen, sich auf Beziehungskonstellationen und Bindungsintensitäten auswirken.

»Man hat hier alles, man hat hier wirklich alles.« Frau Reinhold bekräftigt wie alle Bewohner*innen, dass es vor Ort an nichts mangelt, dass ausreichend Gelegenheitsstrukturen zur Gewährleistung der Grundversorgung, wie auch Bildungs- und Freizeiteinrichtungen vorhanden sind. Dadurch, dass »alles da [ist], was man ständig braucht« (Hr. Dombrindt), muss der Wohnort nicht mehr unbedingt verlassen werden. Diejenigen, die vor Ort arbeiten oder bereits im Ruhestand sind, weisen größtenteils Aktionsräume auf, die auf den Ort begrenzt bleiben. Aber, »wenn ich einen Koller kriege, dann flüchte ich auch mal« (Fr. Jablonski). Wer immerzu anwesend ist, sucht auch immer mal die Abwesenheit: spontan oder geplant durch Reisen und Ausflüge oder wiederkehrend infolge des Arbeits- oder Freizeitpendelns. »Was Abendaktivitäten angeht, probieren wir [das] schon irgendwie in der Stadt zu machen, weil es auch mal eine schöne Abwechslung ist oder man will dann auch mal raus aus seinem eigentlichen Trott und dann will ich hier auch nicht abends alle andern treffen, die ich vielleicht kenne und mal andere Leute sehen« (Fr. Jüngst). Einen dauerhaften Wechsel streben die Bewohner*innen an, die den suburbanen Raum als Ort auf Zeit bewerten und finden, dass dieser nur »für Familie und Kinder perfekt [ist]« (Fr. Assmann). Wenn der Wohnstandort als »Schlafstadt« wahrgenommen wird, an dem die Leute »ab 18 Uhr bis 6:30 Uhr wohnen« (Fr. Gehring,) haben Bewohner wie Herr Oberhaus »nicht das Gefühl, dass die Leute hier eine besondere Bindung zu dem Ort aufgebaut haben.« Anwesend und doch abwesend sind diejenigen, die es sich in ihrem Zuhause »nett und passig« (Fr. Baal) gemacht haben und dieses gar nicht mehr verlassen wollen. So zeigt sich die größte Verbundenheit dort, wo man ungestört, mit seiner Familie ist. »Ein Haus mit Garten, in dem ich mich wohlfühlen kann, wo ich das nach meinen Vorstellungen gestalten kann« war Frau Gehring wichtiger, um sich heimisch zu fühlen als der Ort als solcher. Der private Raum offeriert Selbstbestimmtheit und Handlungsfreiheit und nimmt deshalb einen herausgehobenen Stellenwert unter allen Bewohnern*innen ein (auch bei »kohäsiver« Ausprägung auf der Manifestebene im Interpretationsrahmen, Abb.1). Die emotionale Bindung an die eigenen vier Wände als »Präferenzschicht« im Suburbanen (Göb 2021: 325; Göb 2019; Menzl 2007; Hahn/Steinbusch 2006), können und wollen nur die wenigsten auf ihre Nachbarschaft oder den ganzen Ort übertragen. Diejenigen, die sich über ihre Privatwelt hinaus doch mit der Ortsumgebung beschäftigen, dort kollektive Wirksamkeit erfahren oder Freundschaften aufbauen,

fühlen sich dieser dann aber auch stärker verhaftet. Für jene Personen ist der Ort – mit all den gebildeten Alltagsarrangements – außerdem weniger leicht zu substituieren, sondern feste Routine. Im Allgemeinen stellt sich eine eher funktionale Bindung zum Wohnort ein, die über die infrastrukturellen Verfügbarkeiten sichergestellt ist. Gleichwohl wächst mit steigender Wohndauer und intensivierter Eingebundenheit bei vielen Bewohner*innen die territoriale Bindung bzw. das Zugehörigkeitsempfinden. Dieses spiegelt sich, auch bei nicht ganz freiwilligem Zuzug, in dem Wunsch, dort wohnen zu bleiben. Ein wichtiger Faktor in dem Zusammenhang stellt die Gewöhnung dar. So werden Störungen mit der Zeit nicht mehr als solche wahrgenommen (passive Anpassung) oder durch Veränderungsmaßnahmen beseitigt (aktive Anpassung). Zum Ankommen und Bleiben-wollen gehört für die meisten Bewohner*innen auch die Etablierung eines sozialen Netzes im Ort bzw. in der Nachbarschaft. Das Bedürfnis nach Anschluss motiviert dazu, Beziehungen unterschiedlicher Intensität einzugehen. »Meine Frau hat vor einigen Monaten eine junge Familie an der Omnibushaltestelle kennengelernt. […] Und seit der Zeit sind diese junge Familie und wir, als Senioren, gewissermaßen befreundet« (Hr. Lingen-Issel). Mit Nachbar*innen will man hingegen keine Freundschaften ausbilden. Zu viel Nähe – sozial wie räumlich – wird wechselseitig nicht gewünscht, sogar vermieden. Spontane Treffen, zum Kaffee oder Grillen sind in Ordnung, solange daraus keine Verpflichtungen entstehen. Obwohl das »nette Menschen« sind, »mag ich es nicht, wenn mir meine Nachbarn erzählen, wie ich meinen Garten machen soll. […] Ich habe auch gerne meine Privatsphäre« (Fr. Jablonski). Soziale Kontrolle wird v.a. von freiheitsliebenden Bewohner*innen, die gerne anonym bleiben wollen, negativ bewertet. »Das wird schon sehr genau beobachtet, wie man lebt und wer kommt und wie lange und, ob man jetzt jeden Tag mit dem Fahrrad fährt… auch bei Regen, das ist dann etwas Außergewöhnliches« (Fr. Nowak). Andererseits wird soziale Kontrolle geschätzt, wenn die Nachbarschaft Teil des sozialen Gefüges ist. »Man würde sofort wissen, was, wo, wann, wie passiert ist, oder man würde gewarnt werden vor irgendwelchen Sachen« (Fr. Klötsch). Das Instrument der sozialen Kontrolle dient der Sanktionierung von Fehlverhalten und schafft gleichzeitig Verlässlichkeit. »Ich denke der Frieden in der Gemeinschaft ist mehr gewahrt, wenn man weiß, dass die Leute sich alle vorsehen und sich alle [an die Regeln] halten, weil sie wissen, dass die anderen da ein Auge draufhaben« (Fr. Gilles). Weil man sich die Nachbar*innen nicht aussuchen kann, muss man sich irgendwie arrangieren, (in)formelle Regeln vereinbaren. Dabei werden gewisse Prinzipien in der zumeist unbewussten Aushandlung permanent (re)produziert und nehmen Einfluss darauf, in welcher Nachbarschaft Straßenfeste organisiert, Spielerunden abgehalten oder Stammtische gegründet wie beigehalten werden. In der Art und in dem Maße, wie sich die Zusammensetzung der Bewohnerschaft ändert, können sich auch Verhaltenskodizes und raumbezogenen Normen ändern. In dem Zusammenhang fällt auf, dass die »relative Homogenität« in der Nachbarschaft auf eine »gemäßigte Heterogenität« der

Ortsebene trifft (Göb 2021: 340), Gleichgesinnte im Wohnumfeld gesucht, oft gefunden, manchmal gebraucht aber immer gesehen werden. Im Ort beschränken sich Begegnungen meist auf flüchtige Passagen mit einem »Hallo und Tschüss. Also der Kontakt, bis auf Grüßen und mal so ein bisschen…, kaum.« (Fr. Richartz) Dennoch konstatiert nicht nur Frau Reimann, dass man noch nicht einmal ungestört einkaufen gehen kann, denn, »wenn man durch den Ort geht, trifft man immer einen.« Diese oberflächlichen, kontextuellen Bindungen manifestieren sich in einer institutionalisierten Bekanntschaft symbolisiert im Gruß. Diese Geste spiegelt gleichzeitig Anerkennung wie Distanzierung wider und erlaubt den sich Begegnenden eine Fortsetzung der Interaktion durch Anschlusskommunikation oder deren Abbruch durch Weitergehen. Grüßen kaschiert insofern die Unterschiede zwischen Bewohner*innen, indem sie sich öffentlich gleichbehandeln. Auf der Nachbarschaftsebene verhält es sich ähnlich. »Man kann sich ganz normal ›Guten Tag, guten Weg‹ sagen, mal zehn Worte wechseln, sich mal über etwas austauschen und dann spricht man erst wieder in zwei Wochen miteinander. Aber nicht, weil man sich nicht mag, sondern weil wir es einfach so halten. So ein Verhältnis ist das« (Fr. Gilles). Dennoch nehmen Nachbar*innen einen besonderen Stellenwert im Alltag ein, weil man diese viel häufiger trifft und »viele Dinge weiß über seine Nachbarn, die man vielleicht gar nicht wissen will« (Fr. Jablonski). Nachbarn sind außerdem Bekannte mit Zusatzfunktionen, an die spezifische Ansprüche gestellt werden: Sie sollen Hilfe und Unterstützung leisten (z.B. Blumen gießen, Pakete annehmen, Wohnungsschlüssel aufbewahren), Aufpassen und als Sozialisations- und Kommunikationskontakt dienen (Hamm 1973; Menzl 2007) – aber nicht ungefragt, sondern erst, wenn es notwendig erscheint. »Was nützen uns unsere Kinder, die 500 Kilometer entfernt sind. Im Notfall braucht man die Nachbarschaft« (Fr. Ribbek).

Das Einzige, was im kleinräumigen Zusammenleben festgeschrieben zu sein scheint: Abstandhalten als Praxis der Distanzierung. Baumgartner beschreibt dieses Verhalten als »culture of avoidance« (Baumgartner 1988: 11), als typisch suburban. Dabei ist die Vermeidungskultur auf moralischen Minimalismus und Gleichgültigkeit gegenüber anderen – Bewohner*innen wie Nachbar*innen – ausgelegt, die es ihnen ohne Rechtfertigung ermöglicht, ungestört und für sich bleiben zu können. Soziale Ausweichstrategien und physisch-materielle Grenzsetzungen schaffen Abstand, wobei die reziproke Beurteilung der Distanz-Adäquanz in der Nähe-Ferne-Relationierung implizit mit ausgehandelt wird. Dabei ist die Institution der Bekanntschaft eine unter Bewohner*innen anerkannte Form der Begegnung, um »die Differenz zwischen persönlichen und unpersönlichen Beziehungen [zu] überspiel[en]« (Stichweh 2010: 173), Vertrauen in der Öffentlichkeit zu etablieren (Göb 2021: 287).

Selbstverortung im Suburbanen – zur Zusammenhaltsfiguration

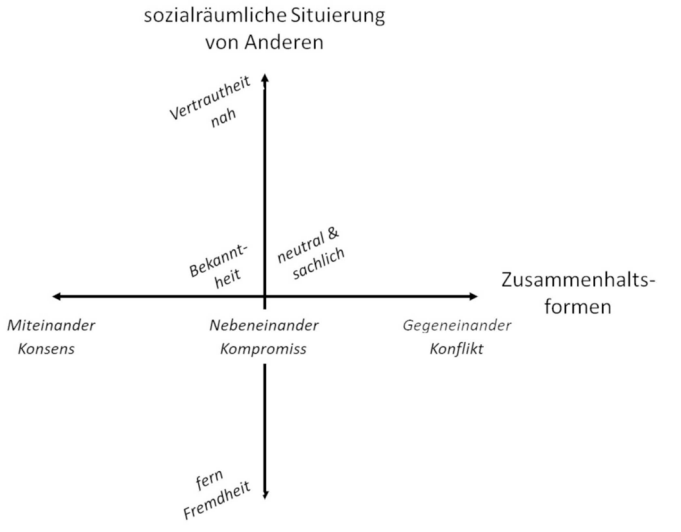
> »Das Zusammenleben, das zusammen Leben… Lebe ich gerne mit Menschen zusammen?« (Fr. Gehring)

In der Selbstverortung von Bewohner*innen wird ihre jeweilige räumliche Präferenzschicht und soziale Bedürfnisdisposition sichtbar. Hier zeigt sich, wer eher innen-, wer außenorientiert agiert, wer intro-, wer extravertiert ist, Vertrautheit oder Anonymität sucht. Festzuhalten ist, dass sich durch Selbstexklusion oder Integration alle Bewohner*innen im Suburbanen einfinden können und sich den Raum schaffen, der zu ihnen passt. Mithilfe der vorgestellten Distanz- und Distanzierungsmaßnahmen (»Coping-Strategien« von Haltungen und Handlungen) kann eine Kongruenz von Raum und Selbst hergestellt werden. Da sich Bedürfnisse je nach Lebensphase, individuellen und sozialen Entwicklungen, den damit einhergehenden Anforderungen (strukturellen Restriktionen und Möglichkeiten) und Ressourcen (zeitlich, personell, finanziell) ändern können, können sich auch Verhaltensweisen der Bewohner*innen, ihre sozialräumlichen Positionen verändern. Die vorangegangenen Erläuterungen entlang der Achsen des Interpretationsrahmens veranschaulichen dies und zeigen, dass unterschiedliche, nicht immer eindeutig zuordenbare dafür wandelbare Ausprägungsformen von (dis-)kohäsiven Haltungen und Handlungen im Suburbanen in Erscheinung treten. Das wird in der Gegenüberstellung der Ebenen und der Ableitung von Idealtypen nachvollziehbar (Abb. 1), wenngleich reine Typen empirisch nur bedingt zu finden sind. Dessen ungeachtet besteht der Mehrwert des vorgestellten Interpretationsrahmens im Sichtbarmachen von kontextualisiert verteilten Situierungen von Bewohner*innen, d.h. potenziell wirksam werdenden Zusammenhaltsfigurationen im lokalen Zusammenleben (Abb. 3). Diese werden im Folgenden, durch die tentative Zuordnung von vier Untersuchungsteilnehmer*innen zu den Idealtypen, exemplarisch erläutert.

- »Als-ob«-Typen tauchen in meiner Untersuchung empirisch nicht auf, werden aber im selbstreflektierenden Erzählen einiger Bewohner*innen als strategisch günstig für die Umsetzung des eigenen Lebensentwurfs vor Ort angeführt. So meint Herr Frey, dass er vorteilhafte Chancen zur Distinktion im Ort versäumt habe, weil er sich nicht integriert hat. Er verweist auf andere, »die durch eine [politische Partei] mehr Gruppenbildung hatten, d.h. die Partei als Integrationsfaktor beim Zusammenleben [genutzt haben]«. In ähnlicher Weise hebt er die habituell prestigeträchtige »Tennisgruppe« hervor, zu der er besser gehört hätte, um mehr Gehör im Ort zu erhalten. Stattdessen lebte er v.a. auf die Nachbarschaft bezogen, aber weniger zurückgezogen als

- Herr Renner, der ein bekennender »Ich«-Typ ist. Zum Zusammenleben im Ort und in der Nachbarschaft »kann ich nichts sagen, denn ich wohne hier praktisch als Eremit.« Er sucht keinen Kontakt, sondern Kontemplation, weshalb er immer und überall sein »eigenes Ding gemacht [hat]«, ohne Kontakte aufzubauen. »Zuhause ist hier meine Burg« in der er sich mit über 15.000 Büchern verschanzt hat. Früher war er Landestrainer, sein Beruf die Familie. Heute lebt er allein und zurückgezogen ohne etwas zu vermissen. Mit seinem Arrangement ist er »glücklich und zufrieden« genau wie
- Frau Klötsch. Sie ist ein »Wir«-Typ, denn: »Ich habe hier alles. Ich habe hier einen neuen Freundeskreis, ich habe meine Familie hier, ich habe eigentlich alles«. Sie bekleidet neben ihrer Arbeit ein Amt im Ortsrat und engagiert sich »im Kindergartensegment«. Sie spielt das »Mama-Taxi«, kennt daher alle anderen Eltern, hilft bei Festen im Ort mit und veranstaltet jedes Jahr private Flohmärkte sowie Partys in der Nachbarschaft. Sie ist aufgrund ihrer unterschiedlichen Rollen bekannt – auf verschiedenen Maßstabsebenen, in verschieden Kontexten – und wird überall gegrüßt. Aufgrund ihrer öffentlichen Stellung wird sie manchmal auf der Straße angegangen, worauf sie dann erwidert: »Ey, irgendwann bin ich auch mal privat da, da muss ich dann nicht mitten auf dem Marktplatz angeschrien werden für irgendetwas.«
- Eine solche Erfahrung teilen die »Ihr«-Typen nicht. Diesem Typ können die meisten Bewohner*innen im Sample zugeordnet werden, z.B. Frau Gilles. Ihr Verhalten ist von Vernunft und Sachlichkeit geprägt. »Man kann Nachbarn haben, mit denen man eine Wellenlänge hat und mit denen man sich zum Kaffee trifft. Also da, wo ich eben über den Zaun geklettert bin. […] Dann gibt es aber auch Nachbarn, […] mit denen man eigentlich nichts zu tun hat, die eigentlich auch nicht groß daran interessiert sind, sich vernünftig mit einem auseinanderzusetzen. Also man hat hier eigentlich alles.« Da sie bislang immer im Dorf gelebt hat, vermisst sie diese »menschliche Wärme« und findet den Ort fast zu anonym, passt sich an das Verhalten ihrer Mitmenschen jedoch an. Öfter besucht sie ihre ehemaligen Nachbar*innen, hat sich aber auch Zuhause eingerichtet und sagt: »Ich freue mich über den Garten, freue mich, dass es da schön ist.« Generell gilt: »man sieht sich immer, grüßt sich.« Dieser minimalen wie beiläufigen Geste, die trotzdem eine Art situativen flüchtigen Zusammenhalt konstituiert, folgen alle Typen; sie verbindet und mediiert zwischen verschiedenen Haltungen und Handlungen.

Abb. 3: Schematische Darstellung zur Veranschaulichung des Kontinuums sozialräumlicher Situierungen und Zusammenhaltsfiguration.



(Angelina Göb)

Vor Ort wird das Zusammenleben von dem Grundsatz getragen: »Wir möchten gerne mit allen Nachbarn in Frieden leben« (Hr. Ribbek). Daher ist die Begegnung in Bekanntschaft, in der Typenhaftigkeit der Ihr-Einstellung, die vorherrschende in den untersuchten suburbanen Räumen. Weil man sich nicht nicht begegnen kann, werden die anderen in ihrer »Funktion als« kategorisiert, was Sicherheit und Vertrautheit im Umgang vermittelt, ohne dass man sich mögen oder eng miteinander verbunden sein müsste. Eine oberflächliche, höfliche Distanziertheit, Toleranz und Neutralität in der Interaktion verweisen auf überwiegend zweckgerichtet Bindungen zwischen einander Bekannten, die je nach Bewertung der Situation, des Selbst und der anderen verschiedene Graduierungen annehmen können und sich in einer Integration (»Wir«-Typ) oder Isolation (»Ich«-Typ) darstellen (Göb 2021: 10). Zusammenhalt bedarf insofern keiner emotional, nah verbundenen Gemeinschaft, sondern ist in den untersuchten suburbanen Räumen v.a. durch ein Nebeneinander geprägt. Kohäsion in Form von Koexistenz schafft den gemeinsamen Nenner, auf den sich alle Bewohner*innen zur Etablierung eines angenehmen Zusammenlebens einigen können. Zusammenhalt erscheint überwiegend bedarfsorientiert und so hat »das suburbane Leben weder zu einer sozialen Krise geführt, noch hat es Gemeinschaft konserviert. Vielmehr repräsentiert es einen modernen, transformierten sozialen Zusammenhalt« (Lupi/Musterd 2006: 815). Suburbia symbolisiert offenbar ei-

ne »veränderte lokale Kohäsion, die als ›kollektive Organisation der Privatsphäre‹ bezeichnet werden kann« (ebd.: 815). In den Sprechakten der Bewohner*innen wird dennoch das Narrativ des Miteinanders gebraucht, das insbesondere der wechselseitigen Erwartungssicherheit, der Reduktion von Kontingenz dient. Man möchte »das Gute« im anderen sehen, sich darauf verlassen können, aber (er)lebt dies im täglichen Tun, der flüchtigen Passage vor Ort normalerweise nicht. Eine Diskrepanz zwischen latenter und manifester Ebene ist gleichwohl unproblematisch, weil die Vorstellung, eine Gemeinschaft – nämlich eine »gute, zusammenhaltende« – zu sein ausreicht, um gut – nämlich angenehm, funktional-pragmatisch – zusammen- bzw. nebeneinander leben zu können. Sich auf Distanz begegnen, sich abgrenzen und ausweichen vermittelt genügend Vertrautheit, um sich öffentlich anerkannt zu fühlen. Koexistenz ist komfortabel, weil man kann, aber nicht muss.

Komfort im Kontinuum – Fazit und offene Fragen

> »[Hier ist es] angenehm überschaubar doch ohne, dass man da jetzt voll selber mit drinsteckt. Das ist einem selbst überlassen.« (Hr. Jungbauer)

Zurückkehrend auf die Eingangsfrage meines Beitrags, lässt sich für das Leben im Suburbanen konstatieren: Man lebt für sich und doch zusammen in einer Lebenswelt, die das Zusammenhalten in Gemeinschaft – semantisch-normativ (als Miteinander) wie symbolisch-neutral (im Gruß) – möglich, aber nicht erforderlich macht. Limitierend an meiner Untersuchung ist, dass sich diese auf einen bestimmten Suburbia-Typ bezieht, der aufgrund seiner sozialräumlichen Überschaubarkeit die Grundlage für ein sich Er- und Auskennen sowie Anerkennen legt. Weil man sich kennt, vor Ort alles hat, und sich immer wieder sieht, soll Disharmonie vermieden und Distanz gewahrt werden. Distanziertheit ist hierbei neutral zu verstehen als der Abstand in der Haltung und Handlung der Bewohner*innen (sozial wie räumlich), der verschiedene Zusammenhaltsfigurationen nebeneinander, auf unterschiedlichen Maßstabsebenen hervorrufen kann. Im Suburbanen zeigt sich Kohäsion primär als Koexistenz – zweckgerichtet resp. auf Abruf, weil diese wechselseitig erwartet wird und werden kann. Inwiefern das hier gezeigte Bild auf andere suburbane Räume übertragbar ist, die hinsichtlich ihrer Größenordnung, Lage sowie infrastrukturellen Ausstattung und Zusammensetzung der Bewohnerschaft differieren, ist noch zu untersuchen. Die in den hier vorgestellten Untersuchungsräumen vorliegenden Verstädterungsansätze legen, ausgehend von wohnbiografischen Erzählungen der Teilnehmenden, jedoch die Vermutung nahe, dass sich Stadtaußen- und -innenrand weder physisch-materiell noch hinsichtlich ihrer sozialen Praktiken wesentlich voneinander unterscheiden und somit ähnliche Zusammenhaltsmuster generieren. Wie sich dies in urbanen Nachbarschaften

und dörflich strukturierten Ortschaften verhält, ist ungeklärt und eröffnet ein interessantes Forschungsfeld für Vergleichsstudien. Die betrachteten suburbanen Räume nehmen jedenfalls eine intermediäre Stellung ein und repräsentieren eine Komfortzone, in der sich alle Bewohner*innen arrangieren und ein angenehmes Leben führen können. Als »Kann-Raum« liegt er unbestimmt, aber (inter)subjektiv bestimmbar im Kontinuum zwischen einem Hier und Dort, Ich und Wir, dem Städtischen und dem Ländlichen.

Kohäsion durch Koexistenz? Wie zuvor beschrieben, stellt sich die Zusammenhaltsformierung in der untersuchten Lebenswelt Suburbia zuvorderst als Nebeneinander dar, obwohl ein Miteinander proklamiert, befürwortet und erwartet wird. Daher die Frage: fehlt dem ausschließlich positiv besetzten Begriff des Zusammenhalts in seiner Verwendung nicht eine neutrale Ausprägungsvariante – ohne Angabe der Kohäsionsrichtung und -stärke –, die eine Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Haltungen und Handlungen als Norm(alität) miterfasst? Daran anschließend: inwiefern sind nicht alle in Abb. 3 aufgeführten Zusammenhaltsformen konstitutiv für die Ausbildung von sozialer Kohäsion, wenn diese im Kontinuum zwischen Konflikt (Gegeneinander) und Konsens (Miteinander) hergestellt werden kann? So kann Streit für das Zusammenleben produktiv sein, Innovationen und Transformationen vorantreiben. Genauso kann sich Solidarität zum Destruktiven wenden, wenn gemeinsame Werte »unzeitgemäß« sind aber nicht mehr hinterfragt werden. Zwischen diesen Extrema präsentiert sich die »Mitte« womöglich als Komfortzone, die einen »verlässlichen Zusammenhalt« offeriert, der neutral und bequem ist. Das Nebeneinander als »kleinster gemeinsamer Nenner« der Bewohnerschaft scheint, folgt man den aufgeführten Befunden, ausreichend für ein angenehmes, funktionierendes Zusammenleben zu sein. Denn Gemeinschaft finden die meisten Bewohner*innen bei ihrer Familie und in ihren freundschaftlichen Netzwerken, die selten auf den Wohnort begrenzt sind. Eine Verbundenheit wird kaum auf den Ort, sondern vielmehr auf das eigene Heim oder ganz andere Identifikationsorte bezogen. Engagement ist möglich aber eine aktive Mitwirkung am Gemeindegeschehen geht oftmals, so stellt es auch Menzl fest, mit einem »ausgesprochenen Desinteresses an allem Öffentlichen« (Menzl 2007: 400) einher und zeigt sich meist erst bei direkter Betroffenheit und Maßnahmen, die den Alltag vor Ort erleichtern, bei strukturellen Barrieren ansetzen (z.B. bei Betreuungs- und Pflegeangeboten, der Schließung von Einrichtungen). Fehlt den Menschen im Suburbanen etwas, ohne dass sie dies bislang gemerkt haben? Sollte man in suburbanen Räumen mehr »positiven«, das Miteinander fördernden Zusammenhalt schaffen? Wenn ja, für wen und wer sollte dies anleiten, welche Partizipationsformate würden sich anbieten, um eine lebendige »Zusammenhaltskultur« zu entwickeln? Reicht nicht das Gespräch am Gartenzaun, beim Parken des Autos oder beim Einkauf, also im Nebenbei des Nebeneinanders? Muss implizites Bewohner- und Nachbarschaftswissen wirklich expliziert

werden und verbessert sich hierdurch das Zusammenleben nachhaltig und qualitativ? Viele Fragen für die Forschung, die es noch zu untersuchen gilt.

Literatur

Arant, Regina/Dragolov, Georgi/Boehnke, Klaus (2017): Sozialer Zusammenhalt in Deutschland, Gütersloh: Bertelsmann Stiftung.

Baumgartner, Matthew P. (1988): The Moral Order of a Suburb, Oxford: Oxford University Press, https://doi.org/10.1093/sf/69.3.930

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (o.J.): Laufende Raumbeobachtung – Raumabgrenzung: Großstadtregionen, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/regionen/Grossstadtregionen/Grossstadtregionen.html

Blokland, Talja (2017): Community as Urban Practice (Polity Urban Futures), Cambridge: Polity Press, https://doi.org/10.1111/1468-2427.12667

Blokland, Talja/Nast, Julia (2014): »From Public Familiarity to Comfort Zone: The Relevance of Absent Ties for Belonging in Berlin's Mixed Neighbourhoods«, in: International Journal of Urban and Regional Research 38 (4): Wiley, S. 1142–1159, https://doi.org/10.1111/1468-2427.12126

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2013): Suburbaner Raum im Lebenszyklus. Nr. 24/2013, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/bmvbs/bmvbs-online/2013/DL_ON24013.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Brake, Klaus/Dangschat, Jens S./Herfert, Günter (2001): Suburbanisierung in Deutschland: Aktuelle Tendenzen, Wiesbaden, VS Verlag, https://doi.org/10.1007/978-3-663-11566-3_1

Flick, Uwe (2008): Triangulation. Eine Einführung, Wiesbaden: VS Verlag, https://doi.org/10.1007/978-3-531-91976-8

Forst, Rainer (2020): »Gesellschaftlicher Zusammenhalt. Zur Analyse eines sperrigen Begriffs«, in: Nicole Deitelhoff, Olaf Groh-Samberg, Matthias Middell (Hg.), Gesellschaftlicher Zusammenhalt. Ein interdisziplinärer Dialog, Frankfurt: Campus Verlag, S. 41–53.

Frank, Susanne (2018): »Inner-City Suburbanization – no Contradiction in Terms. Middle-Class Family Enclaves are Spreading in the Cities«, in: Raumforschung und Raumordnung RuR 76 (2): oekom, S. 123–132, https://doi.org/10.1007/s13147-016-0444-1

Geertz, Clifford (1979): Dichte Beschreibung, Frankfurt a.M. Suhrkamp.

Göb, Angelina (2019): »Heimat im suburbanen Raum?! Heimisch zwischen Heim und HeimArt«, in: BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.), IzR – Informationen zur Raumentwicklung 2/2019: S. 48–57.

Göb, Angelina (2021): Wahrnehmungsgeographische Studien Band 30 – Lebenswelten im Suburbanen – (Re)konstruktionen von Raum und Routinen am Rande von Hannover, Oldenburg: BIS-Verlag, https://doi.org/10.15488/11882

Goffman, Erving (1963): Behavior in Public Places. Notes on the Social Organization of Gathering, New York: The Free Press, https://doi.org/10.1017/s000305540013566x

Granovetter, Mark S. (1973): The strength of weak ties. American Journal of Sociology 78 (6): University of Chicago Press, S. 1360–1380, https://doi.org/10.1086/225469

Hahn, Achim/Steinbusch, Michael (2006): Zwischen Möglichkeit und Grenze. Zur Bedeutungsgestalt der Zwischenstadt (Bd. 7), Wuppertal: Verlag Müller und Busmann.

Hamm, Bernd (1973): Betrifft Nachbarschaft. Bauwelt Fundamente (Bd. 40), Basel u.a.: Birkhäuser, https://doi.org/10.1515/9783035600285.

Häußermann, Hartmut (2009): »Der Suburbanisierung geht das Personal aus. Eine stadtsoziologische Zwischenbilanz«, in: Bauwelt 12/2009. Stadt Bauwelt 181. THEMA: Abschied von Suburbia: Bauverlag BV GmbH Berlin, S. 52–57.

Helfferich, Cornelia (2011): Die Qualität qualitativer Daten. Manual für die Durchführung qualitativer Interviews, Wiesbaden: VS Verlag, https://doi.org/10.1007/s11577-006-0276-z

Hesse, Markus (2018): »Suburbanisierung«, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung ARL (Hg.), Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, Hannover: Verlag der ARL, S. 2629–2639.

Honer, Anne (1994): »Das explorative Interview: zur Rekonstruktion der Relevanzen von Expert*innen und anderen Leuten«, in: Schweizerische Gesellschaft für Soziologie (Hg.), Schweizerische Zeitschrift für Soziologie 20 (3), Zürich: Seismo Press, S. 623–640.

Jupp, James (2007): »The quest for harmony«, in: Jupp, James/Nieuwenhuysen, John/Dawson, Emma (Hg.), Social Cohesion in Australia, Cambridge: Cambridge University Press, S. 9–20, https://doi.org/10.1017/cbo9780511481574.003

Kusenbach, Margarethe (2008): »Mitgehen als Methode. Der »Go-Along« in der phänomenologischen Forschungspraxis«, in: Raab, Jürgen/Pfadenhauer, Michaela/Stegmaier, Peter/Dreher, Jochen/Schnettler, Bernt (Hg.), Phänomenologie und Soziologie. Theoretische Positionen, aktuelle Problemfelder und empirische Umsetzungen, Wiesbaden: VS Verlag, S. 349–358, https://doi.org/10.1007/978-3-531-91037-6_31

Lamnek, Siegfried (2005): Qualitative Sozialforschung, Weinheim: Beltz Verlag.

Lofland, Lyn H. (1973): A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space, Illinois: Waveland Press.

Lupi, Tineke/Musterd, Sato (2006): »The Suburban ›Community Question‹«, in: Urban Studies 43 (4), S. 801–817, https://doi.org/10.1080/00420980600597723

Mann, Peter H. (1954): The concept of neighborliness. American Journal of Sociology: University of Chicago Press, S. 163–168, https://doi.org/10.1086/221507

Menzl, Marcus (2007): Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg: Campus Verlag.

Münter, Angelika (2014): »Urbane Peripherie. Suburbia im demographischen Wandel«, in: Roost, Frank/Schmidt-Lauber, Brigitta/Hannemann, Christine/Othengrafen, Frank/Pohlan, Jörg (Hg.), Jahrbuch StadtRegion 2013/2014. Schwerpunkt: Urbane Peripherie, Opladen: Verlag Barbara Budrich, S. 19–42, https://doi.org/10.3224/jbsr.v8i1.01

Nohl, Arnd-Michael (2017): Interview und dokumentarische Methode. Anleitungen für die Forschungspraxis, Wiesbaden: Springer VS, https://doi.org/10.1007/978-3-658-16080-7

RROP – Regionales Raumordnungsprogramm 2016 der Landeshauptstadt Hannover (2017), https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Planen,-Bauen,-Wohnen/Raumordnung-Regionalentwicklung/Regionalplanung/RROP-2016/Unterlagen-zum-RROP-2016

Scheiner, Joachim (2018): »Aktionsraum«, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung ARL (Hg.), Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, Hannover: Verlag der ARL, S. 69–75.

Schiefer, David/van der Noll, Jolanda/Delhey, Jan/Boehnke, Klaus (2012): Kohäsionsradar: Zusammenhalt messen. Gesellschaftlicher Zusammenhalt in Deutschland – ein erster Überlick, Gütersloh: Bertelsmann Stiftung.

Schütz, Alfred/Luckmann, Thomas (2017): Strukturen der Lebenswelt, Konstanz: UVK Verlag, https://doi.org/10.36198/9783838548333

Stichweh, Rudolf (2010): Der Fremde, Frankfurt a.M.: Suhrkamp Verlag.

Abbildungen

Abbildung 1: Angelina Göb (o.J.): Interpretationsrahmen zur Illustration der Auswertungsebenen »Haltungen« und »Handlungen«

Abbildung 2: Angelina Göb (o.J.): Raumbezogene Zugehörigkeitszuschreibungen am Beispiel von drei Untersuchungsteilnehmer*innen

Abbildung 3: Angelina Göb (o.J.): Schematische Darstellung zur Veranschaulichung des Kontinuums sozialräumlicher Situierungen und Zusammenhaltsfiguration.

Migration im Kontext neuer Suburbanität

Ferihan Yesil

Einleitung

Die relevanteste Ursache der Suburbanisierung liegt im Wachstum der Städte (Brake/Herfert 2012: 10) als Folge von Wanderungen – Wanderungen vom Land in die Stadt sowie Wanderungen im Sinne der internationalen Migration (ebd.). Migration der Mehrheitsbevölkerung innerhalb desselben Landes ist in der Forschung über Suburbanisierung reichlich thematisiert. Internationale Migration hingegen hat in diesem Zusammenhang wenig Raum eingenommen. Folglich sind Diskurse zu Suburbanisierung im Kontext von Migration von entscheidender Bedeutung.

Dieser Beitrag intendiert eine Facette der internationalen Migration im suburbanen Raum zu reflektieren. Dabei wird nicht der Anspruch erhoben, die Beziehung zwischen Suburbanisierung und Migration in ihrer Gänze abzubilden. Der Zusammenhang wird aus einer bestimmten Perspektive heraus betrachtet: Ein reflektierter Zugang, der den Präferenzen und Praktiken ausgewählter Akteur*innen eine besondere Priorität beimisst. Bei den Fallbeispielen handelt es sich um individuelle Haushalte, deren Lebensumstände allgemeinen gesellschaftlichen Konzeptualisierungen entspringen. Die Grundlage für diesen Beitrag ist die laufende, durch das BMBF geförderte Dissertation mit dem Titel »Home Sweet Home. Zur Rolle von Architektur und Stadt bei der Rekonstruktion von Heimat«. Aus einer reflexiven Perspektive wird für das Forschungsprojekt eine Gruppe von Münchner*innen mit türkischer Migrationsgeschichte untersucht. Trotz grundsätzlicher Heterogenität und Individualität der Akteur*innen zeichnen sich bestimmte Muster der Heimatkonstruktionen ab[1]. Hierbei geht es in erster Linie nicht um Suburbanisierung.

1 Kurze Information zu sog. Gastarbeiter*innen aus der Türkei: Nachdem die Bundesrepublik im Jahr 1961 ein Abkommen mit der Türkei über die Anwerbung von Gastarbeitern schloss, kamen innerhalb von 12 Jahren fast 900.000 Menschen nach Deutschland, rund 500.000 kehrten wieder zurück. Heute leben etwa 3 Millionen Türkeistämmige in Deutschland und bilden hier die größte Minderheitengruppe. Mehr als die Hälfte dieser Menschen sind in Deutschland geboren. Durch ihren rechtlichen Status als »Gastarbeiter« hatten türkischstämmige Pioniermigranten kaum eine Möglichkeit der heimatlichen Niederlassung sowie der sozialen Partizipation und Raumaneignung. Auch wurde das Thema politisch sowohl vom Herkunfts-

Dennoch wird der suburbane Raum in der Hälfte der Interviews thematisiert. Im Folgenden werden zunächst die Phänomene Migration, Suburbanisierung und ihre Berührungspunkte behandelt. Anschließend wird die dieser Arbeit zugrunde liegende Methodik beschrieben. Ausgewählte Fallbeispiele werden schließlich dafür plädieren, das Heimatpotenzial suburbanen Raums für Menschen mit Migrationsgeschichte neu zu analysieren.

Migration & Stadt

In Städten wird Migration nicht selten mit negativ konnotierten Aspekten wie Unterkünfte für Geflüchtete, ethnische Segregation oder Gefahrenräume in Verbindung gebracht. In der medialen Debatte hierzu dominieren Begriffe wie »Diaspora« und »Parallelgesellschaft«. Die Bezeichnung »Parallelgesellschaft« wird im deutschsprachigen Raum hauptsächlich in Bezug auf die »türkisch dominierte muslimische Minderheitengruppe in Deutschland« (Belwe 2005) verwendet. Gemeint sind Subgesellschaften, die räumlich, kulturell, religiös, sozial abgeschottet sind und ihre autonomen Strukturen haben. Im Zusammenhang zur Integrationspolitik impliziert dieser Begriff einerseits die Forderung nach kultureller Assimilation der Migrant*innen und andererseits wird auf das vermeintliche Scheitern der Integrationspolitik verwiesen. Wissenschaftlich wird geprüft, ob Aspekte einer freiwilligen Segregation in parallelgesellschaftlichen Vierteln vorliegen oder die erzwungene residentielle Segregation überwiegt (vgl. Ceylan 2006; El-Mafaalani et al. 2015/Yildiz 2013/Yildiz, Mattausch 2009). Die Akteur*innen in solchen Gebieten beschreibt Bhabha in einem Zustand des »in-between« (Baumgärtner 2009: 43). Safran schildert den Umstand der Identitäten innerhalb einer Diaspora wie folgt: »Being in a diaspora implies a tension between being in one place physically – the place where one lives and works – and thinking regularly of a place far away« (Safran 2004: 12). Während die diasporischen Individuen einerseits Ausgrenzung erfahren und sich nach dem anderen Ort sehnen, bemühen sie sich zugleich nicht um eine realistische Planung des Wegzugs, da sie im Großen und Ganzen doch zufrieden sind mit dem Aufnahmeland (vgl. Safran 1991; Clifford 1994; Kaya 2001). Auch Begriffe wie Deterritorialisierung und globale oder transnationale Räume bestimmen das Vokabular. Es wird nicht mehr von einer Bewegung zwischen zwei Räumen, sondern von einer simultanen Anwesenheit (Vgl. Soysal 1997) ausgegangen. In der jüngeren Migrationsforschung werden unter dem Motto: »Stadtgeschichten sind immer auch Migrationsgeschichten« (Brake/Herfert 2012: 9) exogene Impulse und Diversität als Ressourcen für urbane Prozesse gelesen. Anstelle reduktionistisch-

land als auch vom Aufnahmeland so lange nicht beachtet, dass hinsichtlich der Heimat-förderlichen Maßnahmen stets eigene Initiativen gefragt waren.

defizitorientierter Fragestellungen und Ergebnisse, welche die binären Lager – das Migrantsein und den Rest (vgl. Schwenken 2019) – stärken, setzen sich Forschende für die Auflösung der sogenannten »Migrantologie« (Yildiz 2008: 23) ein. Gemeint ist damit eine Sortierung der Menschen nach ihrer ethnischen Herkunft. Forschungsansätze werden von der vermeintlichen Trennung nach Rassen bereinigt. Der angeblich »defiziente Habitus« (Castel 1998: 84) bleibt zwar in Begriffen und statistischen Forschungen vorhanden,[2] doch der Forschungsansatz ändert sich. Dadurch entstehen vermehrt Relationen zur Mehrheitsbevölkerung sowie übergreifende Parameter, die nicht die Ethnie, sondern die Lebensumstände in den Vordergrund rücken. Mit dieser neuen Art des Forschens werden Fakten und Geschichtsverläufe mit Berücksichtigung der prekären Lebensbedingungen, der »öffentlichen Abwertung« (Yildiz 2008: 24) des Daseins der Betroffenen und ihrer Lebensweisen in hybriden Zugehörigkeiten neu gedacht. Zeitgenössische Raumsoziolog*innen betrachten den Raum-Begriff im Zusammenhang mit Eigenschaften wie Geschlecht, Klasse, ethnischer und religiöser Zugehörigkeit (vgl. Löw 2015: 210). Die Kritische Stadtforschung beschäftigt sich mit Themen der städtischen Segregation, deren Akteur*innen meist »die deutschen Modernisierungsverlierer mit halbwegs integrierten Migranten und Spätaussiedlern« sind (vgl. Dangschat 2013: 453–461). Somit steht hier nicht die Ethnie, sondern der soziale Status im Vordergrund. Dennoch ist das Thema nicht ausgeschöpft, wie Kulturwissenschaftlerin Mehnert betont: »Raumhandlungen sind ubiquitäre Handlungen, welche jedes Element der sozialen wie materiellen Realität prägen. In diesen Realitäten sind rassifizierende Strukturen zu finden, welche sich in keiner Weise und zu keinem zeitlichen Moment vollständig von räumlichen Handlungen, Strukturen und Bedingtheiten lösen lassen. Diese Verwobenheit wurde bis jetzt in der Forschung weder thematisiert noch näher an konkreten Fällen und Ausformungen analysiert.« (Mehnert 2021: 131). Sie fordert eine auf den Raum bezogene, »vollumfängliche Rassismusanalyse« (ebd.). In den Reihen von Raumtheoretiker*innen, insbesondere Architekt*innen oder Stadtplaner*innen scheint dies eine Forschungslücke zu sein, die es in Zukunft – bestenfalls durch interdisziplinäre Forscher*innenteams – zu schließen gilt.

Migrant*innen sind ein fester Bestandteil der Bevölkerung. Das Phänomen Migration ist heute in allen Kontexten vorhanden. »Eine zukünftige Stadtentwicklung kann nicht losgelöst vom Thema Migration betrachtet werden.« (Schäfer (Hg.) 2018: 7). Auch die neue Suburbanität ist hiervon nicht ausgenommen.

2 Hiermit ist die Behandlung der Menschen mit eigener Migrationsgeschichte oder mit Vorfahren, die migriert sind gemeint – das Dasein als »Dauergast«.

Suburbanisierung & Stadt

In den 1990er Jahren nahm Suburbanisierung ihren Platz in der Forschung über Stadt ein (vgl. Breckner et.al. Hg. 2000: 259). Mit dem Schlagwort »Amerikanisierung« war das Thema negativ konnotiert und mit »stadtzerstörerischen« (Hesse/Schmitz 1998: 442) Aspekten wie Umweltbelastung durch Verkehrsströme, exzessiver Flächenverbrauch und sozialer Desintegration verbunden. In konzeptionell-theoretischen Diskursen zu Suburbanisierung prägen Begrifflichkeiten wie »edge cities«, »Zwischenstadt«, »Postsuburbia« sowie »Stadtregionaler Archipel« (Borsdorf 2009: 5) das Gesamtbild. Diese neuen Begriffe stellen die Wechselbeziehung zwischen Kernstadt und Umland in den Fokus und deuten darauf, dass das ursprüngliche Bild der Homogenität nicht mehr aufrecht zu erhalten ist (vgl. Schenk et.al. Hg. 2022: 26). Die Vielzahl der Begriffe im Laufe der Zeit deutet darauf, dass die Thematik der Suburbanisierung keineswegs zu Ende diskutiert ist. In einem Zeitalter, welches von Wohnungsnot auf der einen und Wohnungsleerstand auf der anderen Seite geprägt ist, bleibt das Thema aktuell.

Suburbia wird stets mit bestimmten Qualitäten in Relation zum urbanen Raum assoziiert. Das Phänomen entstand im Zeitalter der voranschreitenden Industrialisierung durch den Wunsch der Abkehr von den Fabrikstädten. Diese wurden als »gesundheitlich, politisch, sozial und moralisch verheerend« (vgl. Breckner et.al. (Hg.) 2020: 257–268) empfunden. Als Lebensraum, der physisch nah und psychisch weit entfernt von der Stadt (Marsh 1990: 90) war, wurden dem suburbanen Raum utopische Ideale zugeschrieben.

> »The new suburban domesticity could be seen as an opportunity to reconstruct family life. The new suburbs, lushy landscapes, safe, homogeneous and purged of the poor, the radical, and the ethnically suspect, offered seemingly foolproof environments for raising model children. (…) These families wanted to enjoy the fruits of industrial growth, but without sacrificing the vision of a traditional village community« (ebd.).

In Suburbia sollte das traditionelle Familienleben (wieder) Raum bekommen. Natur und Zivilisation sollten vereint und in harmonischer Gemeinschaft existieren (vgl. Breckner et.al. Hg. 2020: 257–268). Das Phänomen Urbanismus wird als eine »primäre, zentralisierende Kraft gedacht, die mit Tendenzen wie Differenz, Heterogenität, Komplexität, Mischung und zufälligen Begegnungen mit Fremden einhergeht.« (Ebd.). Das Entfliehen dieser Qualitäten stellt somit den Anspruch einer dezentralisierenden Kraft, die Homogenität und Einfachheit aufweist, eine Separation oder Fragmentierung zulässt und auch eine Abschottung gegen das Fremde und Unbekannte ermöglicht (Walks 2013: 1475). Folglich wird Suburbia in erster Linie nicht mit Heterogenität oder Diversität in Verbindung gebracht.

Der Architekt und Stadtplaner Thomas Sieverts verweist darauf, dass die weltweite Ähnlichkeit von fraktalen Zwischenstädten nur im großen Maßstab zutrifft (Breckner et.al. Hg. 2020: 60) und plädiert für eine differenzierte Betrachtungsweise Suburbias (Sieverts 2022). In jüngerer Literatur steht nicht mehr die Dichotomie von Urban und Suburban im Vordergrund, sondern die Diversität innerhalb der städtischen Peripherie (vgl. Hesse 2018: 2630). Das klassische Verständnis von suburbanem Raum wird reformiert, da sich zum einen Stadtwachstumsprozesse unterschiedlich gestalten und zum anderen die Akteur*innen der städtischen Peripherie heterogener werden (ebd.). Folglich wird eine differenzierte Betrachtung migrantischer Haushalte in Suburbia neue Felder in der Wissenschaft öffnen.

Suburbia als migrantische Heimat?

Der Tod der deutschen Friedensbotschafterin Mevlüde Genc am 30. Oktober 2022 rückt das Thema der Brandanschläge an Wohngebäude erneut in den Vordergrund. Sie verlor 1993 bei einem rassistischen Mordanschlag in Solingen zwei Töchter, zwei Enkelinnen und eine Nichte. Solingen ist in dem exemplifizierten Feld nicht der Name einer Stadt, sondern der Begriff für die Unsicherheit eines Hauses, das offensichtlich und ausschließlich von »Türken« bewohnt wird. Urbaner Raum weckt bei zahlreichen migrantisch gelesenen Menschen Angst vor Rassismus. Deutsche Städtenamen werden mit Angriffen in Verbindung gebracht. Die Angst vor Diskriminierung und rassistischer Gewalt ist allgegenwärtig (Statista 2022). Wohnen gehört zu den Grundbedürfnissen des Menschen. Der Philosoph Martin Heidegger leitet das Wort Wohnen etymologisch her und verweist auf die verschiedenen Aspekte des Wohnens. Abgeleitet vom gotischen *wunian* beschreibt er Wohnen als »zufrieden sein, zum Frieden gebracht, in ihm bleiben.« (Heidegger 1954). Heidegger definiert Friede als bewahrt und geschont sein vor Schaden (ebd.). Eine gesonderte Priorität hat dieser Aspekt des Wohnens bei Menschen, die potenzielle Opfer bestimmter Gewalttaten werden können. Um das Ausmaß nachzuvollziehen, ist ein Blick in die Liste der Gewalttaten hilfreich, die beispielsweise durch den Nationalen Diskriminierungs- und Rassismusmonitor (NaDiRa) erfasst und analysiert werden (NaDiRa 2022).

Weckt Suburbia bei Autochthonen das Bild einer spießigen kleinbürgerlichen Gegend, so kann es zeitgleich eine mögliche Antwort auf die Frage nach »dem guten Leben« (Schwenk et.al. Hg. 2012: 13–24) in geschützten Einfamilienhäusern mit großen Gärten, fern von den »Unzugänglichkeiten und Konflikten des städtischen Raums« erscheinen (ebd.).

Bei Menschen mit Migrationsgeschichte kann dies zugleich als ein möglicher Ausweg aus der Diskriminierung in der Großstadt sein.

Im Folgenden zeigen Beispiele aus der Feldforschung, inwiefern Suburbia verschiedene Potenziale anbieten kann, die sich in urbanen Kernstädten als schwieriger erweisen.

Methodik

Die Grundlage für diesen Beitrag ist die laufende Dissertation mit dem Titel »Home sweet home. Zur Rolle von Architektur und Stadt bei der Rekonstruktion von Heimat nach der Migration«. Angesiedelt an der Architekturfakultät der TU Berlin im Fachbereich Bildende Kunst arbeitet sie mit künstlerischen Methoden. Forschungseigene Methoden ermöglichen das Beantworten der Frage aus raumwissenschaftlich-architektonisch-urbaner Perspektive. Diese künstlerischen Methoden beziehen sich nicht auf kreative Darstellungsmethoden, sondern auf die systematische Technik des Erfindens und Verarbeitens von Methoden in interdisziplinären Forschungsprojekten (vgl. Dubach 2015: 21). Als elementarer Teil des pluralen Wissensdispositivs generiert die künstlerische Forschung ihre eigenen Grenzen und Methoden im Bereich des Wissens in Bezug auf die gültigen wissenschaftlichen Traditionen (Borgdorff 2015: 67).

Bei der Arbeit mit Interviews dienen übliche Schritte, wie das offene Kodieren als Gerüst und sorgen für Validität. Um die einzelnen Biografien nachzuzeichnen und gleichzeitig den Gesamtzusammenhang zu konstruieren, wurde ein Forschungsdesign mit dem Titel »Zoom-in-Zoom-out« entwickelt. Gemeint ist damit, dass sukzessive ein Fallbeispiel im Detail behandelt und direkt im Anschluss ein Thema daraus in den gesamtgesellschaftlichen Kontext eingeordnet wird. Die Fallgruppe hat türkischen Wurzeln, wobei die ethnische Zugehörigkeit zweitrangig ist. In erster Linie geht es um Aspekte wie Möglichkeiten der Raumaneignung, Begegnungspotenzial mit Autochthonen, Selbstverwirklichung und Teilhabe trotz sozialer und struktureller Diskriminierung. Es ist weniger als »türkenspezifisches« als vielmehr als »migrantenspezifisches« Thema zu lesen. Gleichzeitig dient ein rassismuskritischer Ansatz dazu, Stigmatisierungen und Kulturalisierungen zu vermeiden. Wenn von Kultur die Rede ist, geht es darum, die Bedingungen zu thematisieren, unter denen die Praxis der »Kultur« verwendet wird. Die entscheidende Frage lautet nicht: Wie ist die türkische respektive migrantische Heimat-Kultur? Sondern: Unter welchen Bedingungen nutzt wer »Kultur« und mit welchen Auswirkungen (vgl. Mecheril 2013: 17)? Da das Sprechen über Heimat etwas Persönliches ist, entstammen die Akteur*innen dem erweiterten persönlichen Netzwerk der Forschenden. Dadurch wird sichergestellt, dass die Feldforschung nicht zu einer sachlichen Beantwortung der Fragen führt, sondern atmosphärische Inhalte für eine synästhetische Erfassung des Feldes liefert. Die Inhalte der Interviews, deren Akteur*innen der Forschenden vor der Befragung bekannt sind, werden in

einem interdisziplinären Interpretationsteam diskutiert, um die nötige Distanz herzustellen. Für das Dissertationsprojekt wurden bisher 26 Akteur*innen befragt, wobei 19 der Feldbesuche in einem umfangreichen Setting mit qualitativen Interviews, gemeinsamer Sichtung von Familienfotoalben, Begehungen der Wohnung und Fotoshootings stattfanden. Die übrigen Besuche fanden in Form von kurzen Interviews und Fotoshootings statt. Der Schwerpunkt liegt auf den individuellen Taktiken (vgl. De Certeau 1980) der Teilnehmer*innen bei der Konstruktion von Heimat sowie auf den auffälligen Unterschieden dieser angesichts ihrer Generationszugehörigkeit.

Im Folgenden werden vier Akteur*innen vorgestellt, die wichtige Aussagen zum suburbanen Raum treffen. Für diesen Kontext wird keine der künstlerischen Methoden angewandt. Die Fallbeispiele werden mit relevanten Zitaten aus den Interviews auf die Frage nach dem Potenzial suburbanen Raums untersucht. Hierbei fanden die Interviews teilweise auf Türkisch statt und wurden transkribiert sowie sinngemäß übersetzt.

Migrantische Fallbeispiele in Suburbia

Vier pseudonymisierte Akteur*innen mit Erfahrung im suburbanen Raum als ihren Wohnort fungieren als Fallbeispiele. Die Terminologie suburban basiert in der Regel auf einer normativen, pauschalen und einseitigen Bewertung (vgl. Schwenk et.al. Hg. 2012: 13–24). Nachdem statistische Daten den Raumtyp suburban nur bedingt erfassen, eine exakte Bestimmung auf Unschärfen beruht (ebd.) und jede exemplifizierte Fallgruppe eventuell andere Kriterien der Bestimmung des Suburbanen aufweist, wird suburban in diesem Beitrag wie folgt definiert:

Als suburbane gelten in diesem Fall Orte, die durch die Akteur*innen als »Vorstadt« oder Umland definiert, in Bezug zu einer Stadt erwähnt werden und sich tatsächlich außerhalb der Stadtgrenzen befinden. Zeitgleich wird über soziale Netzwerke, Vereine u.Ä. berichtet und die Mentalitäten sowie Lebenswirklichkeiten der Bewohner*innen werden durch die Akteur*innen als typisch für den suburbanen Raum gedeutet.

Suburbia mit Großfamilienatmosphäre und Talentförderung

> »Wir sind mit einem Koffer nach Deutschland gekommen. Jetzt sind wir 12 Leute. Sogar 14 mit den Kleinen, wir passen gar nicht mehr an einen Esstisch. (…) Damals kam ich genau zur Weihnachtszeit. Alles kam mir sehr negativ vor, es war für mich sehr anstrengend und ich wollte nach einer Woche sofort wieder zurück in die Türkei. Dann lernte ich zwei türkische Brüder kennen, die mich dazu überrede-

ten, es noch eine Weile auszuprobieren.« Adem Yildiz, 78 Jahre alt, 1. Generation in Deutschland, Interview 2020.

Abb. 1: Adem Yildiz in seiner Wohnung

Eigene Darstellung

Adem Yildiz erzählt von seiner ersten Wohnung in Bayreuth. Er lebte zuvor in Istanbul, war zwischenzeitlich in Nürnberg und wohnt heute in München. Adem definiert Bayreuth als einen kleinen Ort mit dörflichen Strukturen im Umland von Nürnberg. Er wohnte zunächst in einem Wohnheim, der durch seinen Arbeitgeber arrangiert worden war. Er hatte keinen Einfluss auf seinen Wohnort, da die Bewerbungen aus der Türkei an potenzielle Arbeitgeber*innen vermittelt wurden.

»Das war an der Wiesenstraße 22. Dort waren wir sehr glücklich, also nachdem ich Gülizar (Ehefrau) in der Türkei geheiratet habe und wir dann unsere Wohnung bekommen haben. Die Sammelunterkunft zuvor war schrecklich für mich (…). Später in unserer größeren Wohnung hatten wir nur türkische, jugoslawische und italienische Nachbarn, im ganzen Viertel waren kaum Deutsche. Nur die Leitenden der *Neuen Spinnerei*, zum Beispiel Herr Schmidt. Er war ein netter Herr. Nachdem er herausgefunden hatte, dass ich in der Türkei ein guter Fußballspieler war, sagte er zu mir, ›Spiel für unsere Mannschaft, dann werde ich dir eine größere Wohnung arrangieren.‹ Er hat sein Wort gehalten.« (Adem Yildiz)

Die Geschichte der Wiesenstraße und der Arbeiterwohnungen der *Neuen Spinnerei* ist Adem nicht bekannt. Bis heute besucht er seine Familienfreund*innen an der Wiesenstraße. Die von Adem beschriebene Siedlung befindet sich in der sogenannten Vorstadt *Neuer Weg*, eine ehemalige Armensiedlung im Mittelalter, in dem sumpfigen Gebiet vor der nördlichen Stadtmauer. Hier wurden Wohngebäude in

der Erscheinung und Ausstattung von Schuppen, Schafställen oder Vorratshäusern errichtet (Müller 2022). In diesem Bayreuther Armenviertel wurden einst jegliche Bewohner*innen Bayreuths, die innerhalb der Ringmauer unerwünscht waren, untergebracht. »Soweit sie Landfremde oder Untertanen anderer Herren waren, unterstanden sie einem eigenen Gericht.«(ebd.). Pegelstriche mit Höhenangaben sind Zeugnisse von Hochwasserkatastrophen und Überschwemmungen in diesem Viertel mit sumpfigem Boden. Adem berichtet von der *Neuen Spinnerei*, in der er und seine Ehefrau arbeiteten. Diese existierte bereits seit 1889 in dem Gebiet und bildete zusammen mit der Spinnerei F.C. Bayerlein das markanteste Industriegebiet der Stadt Nürnberg. Während des Zweiten Weltkriegs wurden Zwangsarbeiter*innen für die Rüstungsindustrie im Industriegebiet festgehalten. Auf dem Gebiet wurde 1944 ein Außenlager für das Konzentrationslager Flossenburg errichtet (Trübsbach 1993: 337ff.). Nach dem zweiten Weltkrieg wurden hier laut der Aussage des Befragten »Gastarbeiter*innen« untergebracht, die dem wirtschaftlichen Aufschwung der *Neuen Spinnerei* dienen und im Anschluss das Land verlassen sollten. Möglicherweise hätte Adem den Ort als weniger positiv erlebt, wenn er die Vorgeschichte gekannt hätte. Negative Aspekte äußert er nicht. Er fühlte sich wohl unter Menschen, die ihm sehr ähnlich waren und wurde zeitnah nach seiner Ankunft zum örtlichen Fußballverein eingeladen. Kontakt zu Einheimischen hatte er über den Verein sowie über seine Vorgesetzten, wenn auch sehr reduziert.

Ob er mit seinem Talent auch in einer Großstadt aufgefallen wäre?

Wie sich die Kinder in der Schule fühlten, ist unklar, dennoch scheint sich diese eindeutig »ethnische Kolonie« im Sinne der Bildungslaufbahn nicht negativ ausgewirkt zu haben, da Adems Kinder studierten und auch heute erfolgreich in ihren Berufen agieren. Während der Ort sich für Adem anfühlte »wie in der Türkei«, wurde dieser gleichzeitig revitalisiert durch neue Bewohner*innen, die zu dem Zeitpunkt zu 100 % berufstätig waren.

Suburbia mit flexibler Raumaneignung – innen und außen

> »Mein Vater musste auf dem Stockwerk über den Schweinen schlafen, im Stall, er kümmerte sich um Schweine. Das war ein Schweinestall. Meine Mutter arbeitete in der Konservenfabrik, sie stellte Zucchini Konserven her. Nach einem Jahr ist meine Mutter zu meinem Vater gezogen dort waren sie dann zusammen. (…)« Murat Ince, 59 Jahre alt, 2.Generation in Deutschland, Interview 2020.

Murats Großvater war ein reicher Mann, dem das gesamte Dorf, in dem Murat geboren und aufgewachsen ist, gehörte. Er sorgte für die Arbeiter*innen und war verbunden mit allen Dorfbewohner*innen. Jeden Tag wurde für etwa 40 Familienmitglieder gekocht. Als die Eltern von Murat ein von der Großfamilie unabhängiges Leben gründen wollten, entschieden sie sich 1961 in Deutschland Geld für einen Trak-

tor zu verdienen. Nachdem die Wirtschaftskrise in Deutschland 1974 durch die Ölkrise verstärkt wurde, konnten sie nicht genug Kapital ansparen, um zurückzukehren. So musste Murat nach Deutschland zu seinen Eltern ziehen – in eine Scheune im Umland von Hannover.

Abb. 2: Murat Ince in seiner Wohnung

Eigene Darstellung

»1974 bin ich dann gekommen, es war ein Tag im August (…) und es gab Regen, so wie heute und es war sehr kalt für mich, denn ich kam aus der Wärme. (…) Und als ich angekommen war, war es, hm, ein kaltes Land, aber mir hat es sehr gut gefallen, durch lauter kleine Vororte fahren wir. Schöne Häuser, Wow, ich sagte ah es ist so schön hier (…) ich schaue die ganze Zeit aus dem Fenster. Wie wird wohl unser Haus sein? (…) Nach etwa eineinhalb Stunden sind wir an einem eh vor einem Atelier, einem Baumatelier, die Arbeiter beherbergende Baracke angekommen. Ich sagte Insa Allah hält der jetzt nicht hier an, aber er hielt an. Er ging nicht weiter. Sie sagten, komm, wir sind zu Hause angekommen. Schock! Mein erster Heimatschock ist dies. (…) Meine Eltern hatten den Bereich um die Baracke gesäubert, hatten sogar ein paar Hühner gekauft und vieles eingepflanzt. (…) Später wohnten wir in einem Holz-Pferdestall, das umfunktioniert wurde. Dort hatten wir sehr viel mehr Raum und es war eine großartige Holzkonstruktion. Auch unser Garten war schöner. (…) Das war in einem Dorf von Celle. (…) Dort waren wir vielleicht drei oder vier türkische Familien und sie (die Deutschen) kamen extra, um uns zu besichtigen, aber im positiven Sinne. Wir wurden zu Neujahrs- und Weihnachtsfeiern eingeladen, eine ältere Dame rief uns sonntags immer zum Kaffee und Kuchen zu sich nach Hause. (…) Nachdem Anfang der 1980er Jahre, Kohl den Menschen erklärte, sie sollten die Anzahl der Türken vermindern, kam plötzlich

eine enorme Ausländerfeindlichkeit hoch. Keiner wollte uns mehr zum Kuchen einladen, niemand wollte mehr etwas mit uns unternehmen.« (Murat Ince)

Es kann festgehalten werden, dass der suburbane Raum in diesem Fall Individualität im Sinne der Aneignung von halb-öffentlichen Räumen zuließ. Das Einnehmen und Bepflanzen der Umgebung der eigenen Wohnung ist in innerstädtischen Verhältnissen unvorstellbar. Viele Arbeiter*innen kamen aus dörflichen Verhältnissen. Landwirtschaft als eine Verbindung mit der Erde erzeugte ein Gefühl der Autarkheit. Als negativer Aspekt taucht das geschlossene und diskriminierende Handeln der zuvor aufgeschlossenen Bewohner Suburbias im Laufe der Jahre gegenüber der Familie auf. Dieser Zustand führt dazu, dass Murats Eltern zurückkehren. Murat entscheidet sich für Deutschland, verlässt den bisherigen Ort und beginnt ein Studium in der Großstadt. Angekommen in München versucht er sein bisheriges Raumgefühl aufrecht zu erhalten, indem er zunächst eine große WG gründet und regelmäßig Feste im Garten des Hauses organisiert. Anschließend gründet er eine migrantische Wohnbaugenossenschaft mit dem Wunsch, den Entwurf eines »Idealen republikanischen Dorfes« von Atatürk, dem ersten Präsidenten der Türkei (vgl. Atabeyoglu 2017) in München realisieren. Darin sollen Migrant*innen und Autochthone gemeinsam ein suburbanes Leben innerhalb der Großstadt führen. Das Baugrundstück bekam die Genossenschaft nicht, doch Murat ist weiterhin gesellschaftlich engagiert und hält an seinen Visionen fest.

Suburbia als Transitionsraum mit Aufstiegsmöglichkeit

»Mein Vater wollte immer schon was Eigenes haben. Er wollte nie ein eigenes Haus, weil er Angst hatte, dass irgendjemand kommt und das Haus anzündet – deswegen wollte er immer eine Eigentumswohnung haben. Da hat er immer lange recherchiert, wir haben tausende von Wohnungen angeschaut. Und irgendwann haben wir die Wohnung in Großhadern gefunden und dort hat er mit einem Architekten gesprochen und sie sogar umbauen lassen, die Wohnung. Damals hatte er auch einen Innenarchitekten als Freund in der Türkei. Der hat dann die Maße genommen und hat alle Möbel maßgefertigt. Er hat gesagt, das ist so ein altenglischer Stil mit diesem braunen dunklen Holz usw. Dort hatte ich das Gefühl, ich gehöre nicht mehr zur Unterschicht. Da haben wir immer gesagt, ›Oh wir fühlen uns so wie in einem Ferienort‹. Gegenüber von unseren Wohnungen waren zwar auch Sozialwohnungen, aber die waren nicht so heruntergekommen. Die Siedlung war neu. Bei unserer ersten Wohnung an der Ludlstraße war unsere Zeile auch keine Sozialwohnung, wir haben noch nie Sozialleistungen bezogen, aber die anderen Zeilen waren Sozialwohnungen, und die sind richtig heruntergekommen.« Rüveyda Cetin, 39 Jahre alt, Sozialpädagogin, 3. Generation in Deutschland, Interview 2022

In dem Interview erwähnt Rüveyda, die seit fünf Jahren in Suburbia lebt, viele Stadtteile und Straßennamen von München. Sie verbindet diese mit ihren Diskriminierungserfahrungen und findet es wichtig, darüber zu sprechen. Beispielsweise nennt sie *Pasing* als Stadtteil. Sie hatte dort auf dem Gymnasium verstörende Erlebnisse und träumt derzeit noch immer davon, dass sie wieder Diskriminierung in den Gängen des Gymnasiums erlebt. Später war die Fakultät, an der sie studierte im selben Stadtteil. Rüveyda berichtet, dass es für sie sehr schwierig war, sich ein zweites Mal an diesem Ort aufzuhalten.

Deutschland ist für sie, trotz der negativen Erfahrungen ihre Heimat. Ihren Kontakt zur Türkei pflegt sie regelmäßig. Nach eigener Angabe stärkt und bereichert sie das Kennen von und Leben in mehr als nur einer Kultur. Beruflich ist sie in der Empowerment-Arbeit für Menschen mit Migrationsgeschichte aktiv.

Während des Interviews fallen wiederholt Begriffe wie »Unterschicht«. Sie betont, dass ihre Familie niemals Sozialhilfe empfangen hat. Rüveyda kennt Stigmatisierungen, bemüht sich, diesen zu entkommen und findet schließlich ihren Raum in Suburbia. Diesen bezeichnet sie als eine »ganz andere Welt«.

Abb. 3: Rüveydas Motiv an den Balkonen

Eigene Darstellung

Sie und ihre Familie haben sich ein Reihenhaus ausgesucht. Der Plan ist es, in Zukunft in ein freistehendes Haus zu ziehen. Dieser Wunsch scheint darauf zu deuten, dass sie zunächst in einer Reihe mit den restlichen Einheiten des Reihenhausensembles aufgenommen sein möchte, um anschließend in einem Einfamilienhaus räumlich sowie gesellschaftlich »freistehend« existieren können. Um in der Reihe dennoch ihre Individualität nach außen zu übertragen, hat sie ein Muster entworfen, das als Folie an der Balkonbrüstung sowie der Haustüre zu sehen ist. Zu ihren

Nachbarn pflegt sie den Kontakt. Sie findet, dass in Suburbia »der Überblick« nicht verloren geht. Es sei einfacher, sich nach außen zu sich »zeigen« und den Anschluss zur autochthonen Bevölkerung herzustellen. Hierfür haben Rüveyda und ihr Mann nichts an ihrem vorherigen Verhalten verändert, doch die Resultate änderten sich. Sie sind, wie zuvor auch in München, Teil des Elternbeirats und nehmen an schulischen Aktivitäten ihrer drei Kinder teil. Sie und ihr Mann stellten sich am Elternabend als Neuankömmlinge aus München vor und wurden sofort in einer »WhatsApp«-Gruppe für die außerschulische Kommunikation der Kinder aufgenommen. Anders als in München haben sie hier oft Besuch von Nachbarskindern.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Rüveyda einen optimistischeren Blick auf die Mehrheitsgesellschaft hat als ihr Vater. Zu Beginn des Interviews erwähnt sie die Brandstiftung in Solingen und erzählt von der Angst des Vaters, sich ein Eigenheim anzueignen, da es »angezündet« werden könnte. Es wird deutlich, dass mit deutschen Städtenamen Brandstiftungen von Wohnhäusern und Moscheen in Verbindung gebracht werden. Zeitgleich assoziiert Rüveyda Rassismus Erfahrungen mit innerstädtischen Gebieten Münchens. Resultierend kann davon ausgegangen werden, dass Suburbia in diesem Fall als Transitionsraum fungiert. Ein Raum, der vor sichtbaren (rassistische Angriffe) sowie vor unsichtbaren Gefahren schützen kann. Mit unsichtbaren Gefahren sind Stigmatisierungen gemeint. Da sie in Suburbia keiner bestimmten Masse zugeordnet wird, kann sie, nach eigenen Angaben, vielmehr als Individuum fungieren, als in der Großstadt.

Selbstbestimmung und Freiheit in Suburbia

> »Also nachdem ich ja hier geboren und aufgewachsen bin fühl ich mich schon heimisch hier in Deutschland, aber du wirst ständig eines Besseren belehrt, indem dir die Leute zeigen, du gehörst hier nicht dazu. Aber ich zeige konsequent durch mein Verhalten, dass ich schon ein Teil von Deutschland bin (…). Jeden Sommer zieht es uns in die Türkei und das ist für mich dennoch auch Heimat, wobei, ob ich immer dort leben würde, wüsste ich jetzt nicht. Ich dachte ich werde in München immer wohnen, aber in Odelzhausen, hier ist es richtig ländlich, und ich denke, ich werde hier alt. (…) Hier fühl ich mich wohl, geborgen, aufgehoben, dazugehörig. Das hatte ich in München nicht so sehr. (…) Mittlerweile pfeife ich darauf, ob die meinen, ich gehör dazu. Hier, dadurch, dass man so für sich lebt, ein bisschen Abseits, hab ich nicht so den Drang mich ständig beweisen zu müssen. Also entweder die mögen und oder halt nicht. (…) Aber hier, dadurch dass man so für sich ist, habe ich den Drang nicht mehr, mich zu beweisen. (…) Die, die uns kennenlernen, sagen immer, schön, dass ihr hier seid, ihr macht es vielfältiger.« Özlem Akkaya, 35 Jahre alt, Studentin der Kindheitspädagogik, 3. Generation in Deutschland, Interview 2022.

Weiterhin erzählt Özlem über ihre Ankunft in Suburbia folgendes:

> »Natürlich haben die nicht gesagt, Hurra ihr seid da, wir nehmen euch auf, sondern ich musste schon viel dazu beitragen (Elternbeirat, Vereinsmitglied für die Kinder). (…) Dort im Verein lernst du alle aus dem Dorf kennen. Die Kinder spielen zusammen, die Leute müssen mit uns auskommen, weil die Kinder sich mögen. (…) In Blumenau (in München), hab ich mich auch wohlgefühlt, obwohl wir im achten Stockwerk waren. Von vierzig Einheiten waren wir die einzigen mit Kinder. (…) Ich hab mir eine Liste gemacht, wann gehen wir in den Kindergarten, wann schlafen die Kinder, wann sind wir an der frischen Luft. Dann ist mir aufgefallen, wir sind wirklich immer draußen und zu Hause nur zum Schlafen, damit es keine Beschwerde gibt. Also wir haben die Wohnung nicht benutzen können, da wir auf die anderen Rücksicht genommen haben. Der Nachbar unter uns ist in 12 Jahren nur einmal hochgekommen und hat sich beschwert, aber das hat mir gereicht (…) Hier sagen die Nachbarn ›Lasst eure Kinder raus, egal ob Sonntag oder an Feiertagen, wir lieben Kinderstimmen. Endlich wieder Kindergeräusche, warum seid ihr nie draußen.‹ (…) Meine Wohnung (in München) war auch eine Eigentumswohnung, aber ich denke, dass ein Hauskauf auch etwas ausmacht mit dem Heimatgefühl. Davor hatten wir auch mit dem Gedanken gespielt, in die Türkei zu ziehen. Aber jetzt, dadurch dass wir hierhergezogen sind, denken wir nicht mehr daran. Ich habe immer noch die Freiheit, dieses Haus zu verkaufen, wenn es uns nicht passen sollte, und dann könnten wir dennoch gehen. Ich denke aber, dass es was ganz anderes ist für die Leute, also, die gehen ganz anders mit einem um. Die fragen dann gleich: ›Gehört es euch?‹ Mich beeindruckt sowas nicht, aber die anderen Leute scheinbar schon. Die fragen dann gleich nach: ›Habt ihr das gekauft?‹« (Özlem Akkaya)

Die Akteurin Özlem hat in ihrem Haus im suburbanen Raum alle Reliquien im Sinne der Überbleibsel der vorherigen Besitzer beibehalten. Die Bodenbeläge, die Wandverkleidungen, die Fliesen sowie die Küchenschränke. Sie besitzt somit die Kultur des Ortes und erweitert diese durch ihre eigene. So entsteht eine interessante Synthese.

Es werden wichtige Vorteile des Wohnens in Suburbia genannt: In München hatte Özlem stets Sorge, dass ein Nachbar sich über die Lautstärke ihrer Kinder beschweren könnte. Dies ist eine gemeinsame Sorge der Akteur*innen des Feldes, da sie selbst in zahlreichen Fällen mit Auseinandersetzungen mit ihren Nachbar*innen aufgewachsen sind. Hierzu liegt keine Statistik vor, doch es taucht als gemeinsames Wissen in der Feldforschung auf. Die in den allermeisten Fällen nicht in einer Anzeige endenden Beschwerden aufgrund der Lautstärke der Kinder oder des Besuches am Wochenende sorg(t)en für Verunsicherung. In Suburbia freuen sich die Nachbarn scheinbar über »Kindergeräusche«. Liegt es daran, dass sie nicht über- oder

untereinander wohnen, sondern nebeneinander? Oder hängt es mit einer kinderfreundlicheren Einstellung der Bewohner*innen von Suburbia zusammen?

Abb. 4: Özlems Essküche mit der Einrichtung der vorherigen Besitzer

Eigene Darstellung

Sie spricht zudem über die Hektik in der Großstadt und darüber, dass in Suburbia die Menschen freundlich lächeln, wenn sie sich zufällig begegnen. Außerdem findet Özlem, dass man in Suburbia mehr Kontrolle über die eigenen Kinder hat, besonders wenn sie zu Jugendlichen heranwachsen. Als negative Aspekte nennt sie die leeren Spielplätze und öffentlichen Parks, da sich jeder in dem eigenen Garten aufhält. Ihr fehlen die spontanen Begegnungen mit Bekannten auf öffentlichen Plätzen. Außerdem erzählt sie über ein Erlebnis mit einer Mutter aus dem gemeinsamen Elternbeirat. Diese erzählte, dass ihr Mann »schon ein bisschen krasser« ist und denkt, »die Rassen(!) sollen schon unter sich bleiben.« Die Konversation beendete diese Frau mit folgenden Worten: »Also das werd ich meiner Tochter mal sagen, sogar der Kanak hat 'ne bessere Note als du!«.

Özlem ist dankbar darüber, dass sie nicht zu einer räumlichen Nähe zu solchen Menschen gezwungen ist.

Fazit: Suburbia als Möglichkeitsräume für Migrant*innen?

»Räumliche Strukturen sind, wie zeitliche Strukturen auch, Formen gesellschaftlicher Strukturen.« Ausgehend von der Grundannahme, dass Räume, Menschen und Gesellschaften formen und diese wiederum Räume konstruieren, schreibt Pla-

nenden ein Potenzial zu, Gesellschaft zu verändern. Dieser Beitrag hatte das Ziel, auf das unausgeschöpftes Potenzial suburbanen Raum in Migrationsbiografien aufmerksam zu machen. Ethnische und kulturelle Vielfalt im suburbanen Raum ist in Deutschland nicht die Regel. Mit Suburbia werden stets Bilder von Deutsch aussehenden »Muster«-Familien assoziiert. Folglich wäre in homogen wirkenden suburbanen Räumen eine erhöhte Ausgrenzung von andersartigen Bewohner*innen und deren dadurch entstehende Unzufriedenheit zu erwarten. Dabei scheint suburbaner Raum – abgesehen von den üblichen Vorteilen – besondere Qualitäten für Menschen mit Migrationsgeschichte zu bieten.

Die durch die Akteur*innen genannten Qualitäten werden im Folgenden zusammengefasst:

- Transiträume, weniger Gefahr für rassistische Angriffe
- Höhere Wahrscheinlichkeit, durch bestimmt Talente positiv aufzu-fallen
- Möglichkeit einer Großfamilienatmosphäre
- Einfachere Aufstiegschancen durch günstigeres Eigentum, dadurch:
- Begegnungen mit Autochthonen auf Augenhöhe
- Mehr Möglichkeiten des individuellen Wohnens
- Keine aufgezwungene räumliche Nähe der Bewohner*innen
- Unbeschwerter Umgang mit Kindern in Bezug auf Lärm im eigenen Garten oder vor der Haustüre
- Besserer Überblick über die Bewohner des Ortes – schnellere Eingliederung sowie einfachere Teilhabe am sozialen Leben des Ortes
- einfache Kontaktaufnahme zu Nachbar*innen, durch geschützte halböffentliche Räume (Garten, Vorgarten, Garageneinfahrt) und Tätigkeiten in diesen Räumen (Bewässerung und Pflege des Gartens)
- Bessere Möglichkeiten, Stigmatisierungen zu widersprechen und als Individuum gesehen zu werden
- Als freundlich aufgefasste Mimik und Gestik im Gegensatz zu gestressten Stadtbewohner*innen -> gedeutet als willkommen sein in Suburbia, Zugehörigkeitsgefühl
- Mehr halböffentliche Räume sowie Fassaden und Öffnungen, um die Individualität nach außen zu tragen und einen Teil des Stadtbildes dadurch zu gestalten
- Zugehörigkeitsgefühl sowie »Kulturmatching« durch »urige« Häuser sowie Wand und Bodenverkleidungen

Diese Aspekte zeigen, dass die der Suburbia durch Akteur*innen mit Migrationsgeschichte zugeschriebenen Qualitäten sich nicht mit den üblichen Aspekten der Mehrheitsbevölkerung decken. Diese Feststellung deutet auf ein Potenzial suburbanen Raums, der bisher ungenügend erforscht ist.

Die Frage ist, wie dieses Potenzial gefördert werden kann. Ob eine vorschnelle Förderung des Einzugs von Migrant*innen in Suburbia die Probleme von Großwohnsiedlungen der 60er und 70er Jahre mit sich bringen kann?

In Suburbia ist die autochthone Bewohnerschaft eine andere als in Großwohnsiedlungen. Bisher wird in solchen Gebieten von der Bevölkerungsgruppe mit niedrigem ökonomischem und kulturellem Kapital erwartet, dass sie mit den »Fremden« zurechtkommen. Andererseits wird von Migrant*innen in Großwohnsiedlungen erwartet, dass sie mit der eben genannten autochthonen Bevölkerungsgruppe interagieren. Kann nicht Suburbia ein Ort für ein Miteinander sein, an dem räumliche Nähe möglich ist, durch die lockere Siedlungsstruktur jedoch nicht erzwungen wird? Die eingeschränkten Möglichkeiten der Freizeitaktivitäten führen scheinbar zu einer gemeinsame Identität (vgl. Akteurin Özlem Akkaya). Geschützte Kontaktmöglichkeiten in Vorgärten sowie gemeinsame Aufgaben und Interessen wie die Gartenarbeit ermöglichen freiwillige Begegnungen auf Augenhöhe. Schließlich stellt sich die Frage, wie Diversität in Suburbia gefördert werden kann. Ist es hilfreich, Positivbeispiele zu pointieren? Kollaborationen zwischen Menschen mit Migrationsgeschichte und Autochthonen können thematisiert und für die Gesamtgesellschaft zugänglich gemacht werden – etwa durch Plakate, in Interviews oder in Podcasts. Suburbane Gegenden mit einem höheren Anteil an Menschen mit Migrationsgeschichte können für ihr funktionierendes Miteinander ausgezeichnet werden und öffentliche Förderungen erhalten. Suburbane Gaststätte oder Vereins-Gastronomien, die eine bestimmte Anzahl an migrantischen Gerichten anbieten, können hierfür gewürdigt werden.

Anstelle einer defizitorientierten Perspektive können künftig gut funktionierende Räume in Suburbia analysiert und auch auf größere Strukturen übertragen werden. Suburbia bietet definitiv Felder für neue Forschungsprojekte im Kontext Migration. Von diesen potenziellen Forschungsprojekten werden zweifellos suburbane und urbane Planungspraktiken profitieren.

Literatur

Atabeyoğlu, Ömer (2017): Atatürk'ün kırsal kalkınma projesi »İdeal Cumhuriyet Köyü Projesi« nin mekân kuramları açısından değerlendirilmesi. Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi. 1–11. 10.17474/artvinofd.297142.

Badura, Jens (2015): Künstlerische Forschung: ein Handbuch. Berlin: Diaphanes, https://doi.org/10.4472/9783037345832.0007

Baumgärtner, Esther (2015): Lokalität und kulturelle Heterogenität: Selbstverortung und Identität in der multi-ethnischen Stadt. Bielefeld: transcript, https://doi.org/10.1515/9783839413401

Bhabha, Homi K. (1994): The Location of Culture. London/New York: Routledge, https://doi.org/10.4324/9780203820551

Bollnow, Otto Friedrich (2010): Mensch und Raum. Stuttgart: Kohlhammer, https://doi.org/10.17875/gup2023-2289

Borsdorf, Alex: Schlaraffenland oder Niemandsland. Suburbanisierung – ein problematischer Boom? In: Online-Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Jahrgang 2009.

Brake, Klaus/Herfert, Günter (2012): Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland. Berlin Heidelberg New York: Springer, https://doi.org/10.1007/978-3-531-94211-7_21

Breckner, Ingrid/Göschel, Albrecht/Matthiesen, Ulf (2020): Stadtsoziologie und Stadtentwicklung: Handbuch für Wissenschaft und Praxis. Baden-Baden: Nomos, https://doi.org/10.1007/978-3-658-38941-3_14

Broch, H.: Gedichte, Zürich 1953 in: Echtermeyer, Ernst Theodor/Wiese, Benno von (1962): Deutsche Gedichte von den Anfängen bis zur Gegenwart: Neugestaltet von Benno von Wiese.: A. Bagel.

Ceylan, Rauf (2007): Ethnische Kolonien: Entstehung, Funktion und Wandel am Beispiel türkischer Moscheen und Cafés. Berlin Heidelberg New York: Springer, https://doi.org/10.2307/j.ctvdfoh8w.12

Dangschat, Jens. (2020): »Integration von Zugewanderten«, in: Stadt.- und Bundesinstitut für Bau- (Stadt.-: Informationen zur Raumentwicklung 1/2020: Gesundheit und Krankheit aus räumlicher Perspektive. Stuttgart: Franz Steiner.

Danielzyk, R., Priebs, A. (2012). »Suburbanisierung – angesichts von Reurbanisierungstendenzen ein Phänomen ›von gestern?‹« in: Schenk/Kühn/Leibenath, & S. Tzschaschel (Hg.), Suburbane Räume als Kulturlandschaften (S. 25–57). Hannover: Verl. d. ARL.

De Certeau, Michel (1988): Kunst des Handelns. Berlin: Merve, https://doi.org/10.1007/978-3-658-10438-2_11

El-Mafaalani, Aladin/Kurtenbach, Sebastian/Strohmeier/Klaus Peter (2015): Auf die Adresse kommt es an …: segregierte Stadtteile als Problem- und Möglichkeitsräume begreifen. Weinheim: Beltz Juventa.

Flusser, Vilém (1999): Bodenlos: eine philosophische Autobiographie. Frankfurt a.M.: Fischer Taschenbuch, https://doi.org/10.1515/9783110256758.298

Foroutan, Naika (2018): Postmigrantische Perspektiven: Ordnungssysteme, Repräsentationen, Kritik. Bonn: Bpb, Bundeszentrale für politische Bildung, https://doi.org/10.1515/srsr-2021-0035

Frank, Susanne (2020): »Suburbane Räume und Lebensweisen: Von der Peripherie ins Zentrum – und nicht zurück«, in: Breckner, Ingrid/Göschel, Albrecht/Matthiesen, Ulf (2020): Stadtsoziologie und Stadtentwicklung: Handbuch für Wissenschaft und Praxis. Baden-Baden: Nomos, https://doi.org/10.5771/9783845276779-257

Geulen, Christian (2021): Geschichte des Rassismus. München: C.H.Beck, https://doi.org/10.17104/9783406768903

Gümüsay, Kübra (2020): Sprache und Sein. Berlin: Hanser, https://doi.org/10.1515/infodaf-2021-0033

Heidegger, Martin (1954): Bauen Wohnen Denken, Vorträge und Aufsätze. Pfullingen: Günter Neske.

Hesse, Markus; Schmitz, Stefan (1998): »Stadtentwicklung im Zeichen von »Auflösung« und Nachhaltigkeit«, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7/8.

Julian Klein, Was ist künstlerische Forschung, kunsttexte.de/Auditive Perspektiven, Nr. 2, 2011, https://www.kunsttexte.de von 05.04.2020.

Löw, Martina (2013): Raumsoziologie. Frankfurt a.M., Berlin: Suhrkamp, https://doi.org/10.1007/s11577-002-0091-0

Löw, Martina (2013): Soziologie der Städte. Frankfurt a.M., Berlin: Suhrkamp.

Marsh, Margaret S./Marsh, Professor Margaret (1990): Suburban Lives. Brunswick, NJ, London: Rutgers University Press., https://doi.org/10.1086/ahr/96.3.939

Mecheril, Paul (2013): »Pädagogisches Handeln unter Einwanderungsbedingungen« in: Auernheimer, Georg: Interkulturelle Kompetenz und pädagogische Professionalität. Berlin Heidelberg New York: Springer, https://doi.org/10.1007/978-3-531-19930-6_2

Mehnert, Carolin (2021): Kompromisslose Räume: Zu Rassismus, Identität und Nation. Bielefeld: transcript, https://doi.org/10.1515/9783839458952

Mey, Günter/Mruck, Katja (2010): Handbuch Qualitative Forschung in der Psychologie. Berlin Heidelberg New York: Springer., https://doi.org/10.1007/978-3-531-92052-8

Schäfer, Klaus (2018): Aufbruch aus der Zwischenstadt: Urbanisierung durch Migration und Nutzungsmischung. Bielefeld: transcript, https://doi.org/10.1515/9783839443651

Schwenken, Helen (2019): Globale Migration zur Einführung. Hamburg: Junius Verlag, https://doi.org/10.1007/978-3-658-28237-0_1

Trübsbach, Rainer (1993): Geschichte der Stadt Bayreuth: 1194–1994.: Druckhaus Bayreuth.

Yildiz, Erol (2014): Die weltoffene Stadt: Wie Migration Globalisierung zum urbanen Alltag macht. Bielefeld: transcript, https://doi.org/10.1515/transcript.9783839416747

Yildiz, Erol/Mattausch, Birgit (2012): Urban Recycling: Migration als Großstadt Ressource. Berlin: Walter de Gruyter, https://doi.org/10.1515/9783034609579

Datensätze

Statistische Ämter des Bundes und der Länder; Berechnungen: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, https://www.demografie-portal.de/DE/Fakten/auslaender-regional.html von 20.08.22.
https://www.bpb.de/apuz/30003/editorial von 10.07.20.
https://www.bayreuther-tagblatt.de/serien/bayreuths-neuer-weg-die-ehemalige-armensiedlung/von 28.02.2022.
https://www.islamiq.de/2021/02/20/rassistische-anschlaege-in-deutschland-eine-chronologie/von 04.11.2022.
https://metropolitics.org/Zwischen-Stadt-und-Land-die.html von 15.08.22.
https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-335916 von 24.10.22.
https://www.rassismusmonitor.de von 04.11.22.
https://de.statista.com/statistik/daten/studie/4032/umfrage/rechtsextremismus-und-fremdenfeindlichkeit-in-deutschland/von 04.11.22.
https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2018/09174135.pdf von 01.05.22.

Abbildungen

Abbildung 1: Ferihan Yesil: Adem Yildiz in seiner Wohnung (Eigene Darstellung)
Abbildung 2: Ferihan Yesil: Murat Ince in seiner Wohnung (Eigene Darstellung)
Abbildung 3: Ferihan Yesil: Rüveydas Motiv an den Balkonen (Eigene Darstellung)
Abbildung 4: Ferihan Yesil: Özlems Essküche mit der Einrichtung der vorherigen Besitzer (Eigene Darstellung)

Vorortplanungen zwischen 1900 und 1920

Erfahrungen für die Qualifizierung und Reurbanisierung von Suburbia

Carsten Benke

Die Beschäftigung mit den stadtentwicklungspolitischen Diskursen der Zeit vor 1920 in Hinblick auf die »Produktion« von Vororten, die Analyse der gebauten und ungebauten Entwürfe sowie die Betrachtung der jeweiligen sozio-ökonomischen Akteurskonstellationen kann für aktuelle Debatten über die Qualifizierung von suburbanen Gebieten wichtige Anregungen bieten. Der Rückblick dient zum einen dem Verständnis von heute noch vorhandenen Siedlungsstrukturen und deren Potenzialen. Zum anderen erschließt er einen Fundus von Ideen historischer Suburbanisierungsdebatten und bietet damit auch für die heute erforderliche nachhaltige Gestaltung des suburbanen Raums Denkanstöße.

Die Betrachtung konzentriert sich auf die Jahre zwischen 1900 und 1920 und umfasst damit neben der Hochphase der Städtebaureformdebatte der Kaiserzeit auch deren Modifikationen im Ersten Weltkrieg sowie die bis zur beginnenden Formierung der neuen Republik fortlaufenden Diskussionslinien. Die ganze Breite der Ansätze zur Vorortentwicklung aus dieser Zeit steht hier nicht im Fokus. Im Folgenden werden die gut erforschten Debatten über Villenvororte, Gartenstädte, Bodenreform oder Kleinsiedlung lediglich punktuell aufgegriffen. Vielmehr sollen schlaglichtartig Teilaspekte dieser Planungsdebatten beleuchtet werden, die an aktuelle Diskurse anschlussfähig sind. Das betrifft eine Reihe auch heute wichtiger stadtstruktureller, verkehrlicher, sozialpolitischer und ökologischer Fragestellungen, die – teils mit anderer Intention – schon vor 1920 eine wichtige Rolle spielten. Die hier behandelten Debattenstränge zur Vorort- bzw. Vorstadtplanung, die integrierten Ansätzen im heutigen Sinne am nächsten kommen, haben das Produktionsmodell von Suburbia vor 1920 nicht dominiert. Realisiert wurden von den ambitionierten Vorstellungen häufig nur Fragmente. Die Reflektion dieser Entwicklungen ist aber für heutige Diskurse über Nachhaltigkeit und Qualifizierung von Suburbia von Interesse. Diese historische Betrachtung ist in diesem Sinne nicht als nostalgische und letztlich entbehrliche Vorrede der »eigentlichen« Planung zu verstehen, sondern als

integraler Bestandteil planerischer Konzeptentwicklung. (Aufgaben der Planungsgeschichte: Bodenschatz 2002, Fehl 2003)

Entstehung von Suburbia und Reformdebatten

Im Konzept der »europäischen Stadt« wurde Städtewachstum über Jahrhunderte hinweg durch an den Kern ansetzende Stadterweiterungen sowie gezielte Vorstadt- und Neustadtgründungen organisiert. Neue Quartiere entwickelten nach einiger Zeit zumeist einen eigenen urbanen Charakter. Das späte 19. Jahrhundert führte angesichts des schnellen Wachstums von Bevölkerung, Ökonomie und Mobilitätsoptionen das historische Prinzip der Stadterweiterung auf seinen Höhepunkt und brachte es gleichzeitig an seine Grenzen: Die neuen Quartiere, die in zunehmender Entfernung vom Ballungskern entstanden, wiesen eine immer geringere soziale Mischung auf. Ihre flexiblen und kleinparzellierten Baustrukturen – meist in Form von geschlossener Mietshausbebauung – ermöglichten jedoch zumindest mittelfristig die Herausbildung urbaner Strukturen, wenngleich gerade in den sozial benachteiligten Vororten mit Defiziten. Auf Basis der umfangreichen Rezeption und Kritik der ersten großen Stadterweiterungsphase in der Industrialisierung etablierte sich bis 1900 eine differenzierte Städtebaureformdebatte.

In größerer Entfernung zur Kernstadt und ohne direkte räumliche Verbindung zu ihr entstanden ab Ende des 19. Jahrhunderts in einem komplexen Zusammenwirken von privatem und öffentlichem Engagement auch zahlreiche neue Vororte, die von der Bauform des Einfamilienhauses bzw. der Villa oder des Landhauses geprägt waren. Die kaiserzeitlichen Villenkolonien – zunächst als Oberschichtsprojekt von spezialisierten privaten Terraingesellschaften geplant – erreichten schon vor 1900 einen hohen Standard der technischen und sozialen Infrastruktur (Bodenschatz 2001: 91, 98). Charakteristisch war zumindest für die ambitionierteren Projekte die Ausstattung mit qualitätvollen öffentlichen Räumen und einer auch aus heutiger Sicht hervorragenden Anbindung an die Schienenverkehrsinfrastruktur – in der Zeit vor der Automobilisierung war dies eine conditio sine qua non für eine erfolgreiche Vermarktung. Das Modell »eines naturnahen, gesünderen Wohnens im suburbanen Grünen« öffnete sich bis zum Ersten Weltkrieg mit Reihenhaus- und Kleinhaussiedlungen zumindest in Ansätzen auch den mittleren und kleinbürgerlichen Schichten (Harlander 2006: 26). Im Regelfall fehlten in den Vororten jedoch neben der sozialen Durchmischung auch die gewerblichen Arbeitsplätze. Zu Vorstädten mit eigenem urbanem Charakter wurden die wenigsten.

Ansätze zu einer ganzheitlichen Organisation des Stadtwachstums im suburbanen Raum wurden in den letzten Jahren zwischen 1900 und 1914 sowie der Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegszeit jedoch intensiv in der sich formierenden städtebaulichen und regionalplanerischen Wissenschaft und Praxis diskutiert. Die De-

batten jener Zeit behandelten ein breites Spektrum von Weiterentwicklungsideen zur Überwindung der bisherigen Defizite: Es finden sich Vorschläge für Vororte, Vorstädte und Gartenstädte mit größerer baulicher, sozialer und funktionaler Mischung und qualitätvollen Platz- und Straßenräumen – dabei eingeordnet in ein gestuftes Zentrensystem in der Stadtregion.

Auf eine breite Palette von Diskussionsbeiträgen in Bauzeitschriften und anderen Fachpublikationen kann bei der Analyse zurückgegriffen werden. Auch die wachsende Zahl von Fachausstellungen und Konferenzen jener Jahre bietet umfängliches Material. An den hier skizzierten – noch fast gänzlich durch männliche Protagonisten dominierten – Diskussionslinien sind insbesondere Architekten, Städtebauer, Bodenreformer, Volkswirtschaftler, private Terrainentwickler und Verwaltungsfachleute beteiligt. Letztlich war zwar nur ein kleiner Teil der Planenden des Stadterweiterungsprozesses – soweit es überhaupt Architekten und nicht lediglich Vermesser in den Entwurfsbüros von Terraingesellschaften waren – in diesen weiterführenden Debatten engagiert. Viele der hier genannten Protagonisten sind allerdings prägende Personen damaliger Städtebaudiskussionen und entsprechend gut erforscht. Von anderen Akteuren, die sich in den Debatten regelmäßig mit wichtigen Beiträgen zu Wort melden und die aktiv am Vorortproduktionsprozess beteiligt waren, wissen wir dagegen heute erstaunlich wenig. Die einzelnen Akteursgruppen waren intern sehr heterogen, auch die Gruppe der privaten Terrainentwickler (Bernhardt 1998: 42f). Sie standen vielfach als »Spekulanten« in der teils berechtigten Kritik. Bemerkenswert ist jedoch, dass einzelne private Terrainentwickler intensiv an weiterführenden städtebaulichen Debatten teilnahmen und den Blick über die rein kurzfristige Vermarktbarkeit weiteten.

Stadtregionale Einbindung

Wichtige Diskussionslinien kreisten um die stadtregionale Einbindung der neuen Vororte. Diese Frage war sowohl für die angestrebte Qualität der Vororte für ihre Bewohnerinnen und Bewohner entscheidend als auch eine zentrale Rahmenbedingung für die Wirkung auf die gesamte Stadtgesellschaft und Region. Für die ersten Villenvororte war zunächst ihre verkehrliche Anbindung entscheidend, die aber nur im Zusammenwirken mit landschaftlicher Qualität und der Vermeidung der Beeinträchtigung durch Immissionen zu einem nachhaltigen Erfolg der jeweiligen Entwicklung führen konnte. Neben ihrer Rolle als Wohnort für bestimmte, meist begüterte Schichten blieben die Frage der übergeordneten stadträumlichen Einordnungen zweitrangig: Wichtig war, dass der »Hausherr« zu seiner Arbeitsstelle im Stadtzentrum gelangen konnte und die Chance zur Teilnahme am »gesellschaftlichen Leben« gewährleistet blieb. Die Fortführung dieser bisherigen Siedlungsplanung ohne gemeindeübergreifende Koordinierung wurde nach 1900 immer mehr

in Frage gestellt: Die Entfernungen und die Separierung der einzelnen Nutzungen wurden zu groß und die Probleme der infrastrukturellen Disparitäten in der Region und der Beschädigung des Landschaftsraums zu offensichtlich. Es waren raumordnerische Anstrengungen nötig, um das bestehende – immer noch weitgehend privatwirtschaftliche – Stadterweiterungsmodell fortsetzen zu können.

Der Städtebauer Theodor Goecke erkannte als Konsequenz der erfolgten »Scheidung der Wohnstätte von der Arbeitsstätte« (Goecke 1919: 5) die zunehmende Entwicklung von »Landhaussiedelungen« (ebd.) und »nun auch […] Kleinhaussiedelungen in weiterem Umkreise der Stadt« (ebd.). »An die Stelle von selbständigen Dörfern treten nur stadtähnliche oder halbländliche Mischsiedelungen als städtische Vororte.« (Ebd.) Eine positive Entwicklung resultierte aus diesem Trend aus Sicht der Planer keinesfalls zwangsläufig: Goecke, der auch Herausgeber der einflussreichen Zeitschrift »Der Städtebau« war, beschrieb die Situation nach 1900 folgendermaßen: »Das Stadtbild fließt auseinander.« Sein Zielbild definierte er in scharfer Abgrenzung dazu: »Nicht also ein gleichförmiger Großstadtbrei soll sich wie eine alles individuell gewachsene Leben vor sich her vernichtende Lava über das Weichbild ergießen, sondern eine von Grünstreifen durchsetzte, differenzierte Bebauung.« (Goecke 1913: 3)

Im Rückblick auf die Jahre vor 1910 thematisierte der Städtebauer Hermann Jansen die Verantwortungsfrage für die erfolgte unstrukturierte Entwicklung: »Alles dachte nur an seinen Geldbeutel, niemand dachte daran, der Allgemeinheit Opfer zu bringen für Freiflächen und Parks, die für die Gesundheit der Bewohner einer Millionenstadt doch ganz unentbehrlich sind. Der Bodenspekulant hatte nur ein Interesse an einem Maximum von Bauland.« (Jansen 1910: 419) Die neuen Villenvororte ordneten sich nicht in eine übergreifende Struktur ein und trugen auch nichts zum Steueraufkommen der Kernstadt – die viel mehr Mittel für Sozial- und Infrastrukturaufgaben aufwenden musste – bei. Dieses Unbehagen der Städtebauer sowie vieler Gemeinden, Städte und Landkreise, über die sich dispers und unkoordiniert entwickelnde Siedlungsstruktur der deutschen Agglomerationen, wuchs nach 1900 kontinuierlich und manifestierte sich in großen Wettbewerben und Städtebauausstellungen sowie fachlich verwandten Ausstellungen (Berlin, Düsseldorf, Stuttgart, Dresden, Leipzig). Die geplante Dezentralisierung und Entballung hatte sich um 1910 als das zentrale Reformmodell zur Bewältigung des Großstadtwachstumes etabliert. (Harlander 2006: 24)

Zunächst war – wie im Gartenstadtmodell – der Gedanke der Anlage von autonomen Vorstädten in weiterer Entfernung vom Großstadtkern als idealtypisches Lösungsmodell in der Diskussion prägend. In der Ausschreibung zum Wettbewerb Groß-Berlin wurde folgerichtig verlangt: »In großer Entfernung [sind] auch neue selbständige Ansiedlungen« vorzusehen. Es sollte dafür der »Verkehr aus den Vororten nach dem Stadtinnern, wie auch den Verkehr zwischen den Vororten selbst durch Schnellbahnen« organisiert werden. Das hier anklingende Modell der auto-

nomen Gartenstadt, die letztlich die Großstadt insgesamt überwinden sollte, setzte sich aber schließlich nicht durch. Dieser Wandel ist an der Auswahl der prämierten Entwürfe des Groß-Berlin Wettbewerbs deutlich nachvollziehbar. Von einer ganzen Reihe von prämierten Beteiligten, insbesondere von den Siegern Brix/Genzmer (Tubbesing 2018: 125) und Hermann Jansen werden unterschiedliche Formen von zwar nicht autarken aber durchaus in Teilen selbständigen Vorstädten und Vororten skizziert, die sich um den Ballungskern positionieren und in eine Regionsstruktur einordnen. Joseph Brix und Felix Genzmer formulierten ihr Leitbild für ihre sehr differenzierten Siedlungstypen in Suburbia folgendermaßen: »in den Außenbezirken bebaute Oasen im Grünen, bestehend aus Gartenorten, Waldorten, Wohnkolonien, Arbeiter- und Bürgersiedlungen, wohl auch aus Fabrik- und Industriegebieten, die miteinander durch Verkehrslinien mannigfacher Art verbunden werden.« (Brix/Genzmer 1911: 13f) Sie werteten vielfach bestehende Siedlungsansätze zu Teilmittelpunkten auf, die von Grünzügen umgeben waren und »ließen so die dichte Stadt in eine aufgelockerte Stadtlandschaft übergehen […]« (Kamleithner 2020: 236).

Abb. 1: Landhaussiedlung Ahrensfelde: Entwurf für den Groß-Berlin-Wettbewerb 1910, mit der für Brix/Genzmer typischen Mischung aus freistehenden Bauten und dichteren kleinstädtischen Kernen.

Die Wettbewerbsteilnehmer mit völlig autarken Gartenstädten erhielten dagegen allesamt keine Preise (Tubensing 2018). Das Gartenstadtmodell diente im Wettbewerb nicht mehr der Auflösung der Großstadt. Es wurde von einem Modell zur Überwindung der Großstadt – an dem die Gartenstadtgesellschaft formell noch lange festhielt – in der Fachdiskussion zu einem Denkmodell zur Gestaltung von Vorstädten in einem gegliederten Stadtraum (vgl. Kamleithner 2020: 244–252). Theodor Goecke sprach in Auswertung des Berliner Wettbewerbs dann

auch nicht mehr von Gartenstädten, die die Großstadt ablösen sollten, sondern dezidiert von der Notwendigkeit der Schaffung von sogenannten »Nebenmittelpunkten« (Goecke 1911: 18). Gartenstadtidee und Städtebaureformbewegung näherten sich zunehmend an (Kamleithner 2020: 247). Hier ist keine grundsätzliche Großstadtfeindschaft mehr zu erkennen. Neue Vororte werden eher als Teile eines Großstadtraums mit eigenem Charakter begriffen, die sich aber als »kleine Stadtindividuen« in ein Gesamtsystem einordnen müssen.

Neue Vororte mussten ihren Bewohnern besondere Qualitäten bieten, konkurrierten sie doch sowohl mit bestehenden Vorortsiedlungen als auch den gleichzeitig entwickelten gehobenen Mietshausquartieren. Aber wie sollten solche selbständigen garten- oder kleinstadtartigen Vororte organisiert werden? Der Architekt Bruno Ahrends definierte als Voraussetzungen für einen erfolgreichen Vorort einen Dreiklang aus einem guten Angebot von sozialer Infrastruktur, Nahversorgungszentrum und Verkehrsanbindung:

> »Vor allem sind es drei Bedingungen, denen er genügen muß. Er muß gute Schulen besitzen, denn wenn die Kinder stundenlang bis zur nächsten Schule mit der Bahn fahren müssen, dann verlängert sich die schon lange Schulzeit um den langen Schulweg (…). Der Vorort muß ferner gute Läden in erreichbarer Nähe haben, da sonst wieder für die Hausfrau das Wirtschaften zu umständlich ist. Auch muß er mit der Großstadt durch eine gute Schnellbahn verbunden sein, denn sonst schwindet die Möglichkeit, geselligen Verkehr mit den Städtern zu pflegen und des Abends Konzerte und dergleichen zu besuchen.« (Ahrends 1913: 145)

Die Zentren der Vororte

Es wäre naheliegend, dass sich die Debatte über die Qualität von suburbanen Gebieten besonders auf die bauliche und nutzungsstrukturelle Gestaltung ihrer Zentren fokussiert hätte: Hier könnten sich die entscheidenden Einrichtungen bündeln und der Anschluss an den öffentlichen Verkehr gesichert werden sowie Ansätze wie Stadtöffentlichkeit entstehen. Trotz dieser potenziellen Bedeutung der Ortsmitten wurde über Lage, Form und die konkrete städtebauliche und funktionale Ausstattung der Zentren in eher durch Einzelhäuser geprägten Vororten erstaunlicherweise in den Fachveröffentlichungen nur vereinzelt diskutiert. Für Stadterweiterungen im Allgemeinen war die Gestaltung von Platzanlagen (als Markt-, Erholungs- oder Schmuckplatz) eine wichtige Thematik der Städtebauliteratur (Stübben, Sitte, Gurlitt) oder der großen Ausstellungen jener Jahre. In Bezug auf von der Kernstadt entfernte Vororte und Vorstädte setzte die Debatte jedoch offensichtlich bekannte Platz- und Straßenkonzepte bzw. die neuen Planungsansätze für innerstädtische Umbauten und Stadterweiterungen voraus, ohne bewusst neue Formen für subur-

bane Siedlungen zu diskutieren. Zumindest bei Carl Henrici und bei Theodor Goecke finden sich kurze Debattenbeiträge über die »Nebenmittelpunkte« genannten Subzentren (siehe auch Kegler 2015: 44f), allerdings ohne städtebauliche Fragen zu vertiefen.

Bemerkenswert ist, dass eine der wenigen Stellen in Fachzeitschriften, die die Thematik der inhaltlichen Ausgestaltung eines Subzentrums thematisiert, dies anhand der Ankündigung eines Wettbewerbes für einen Vorort bei Chicago reflektiert. Im Artikel in der Zeitschrift Der Städtebau werden die Vorgaben des Wettbewerbs auch auf die zukünftig erstrebenswerten Strukturen in Vororten allgemein bezogen, deren Zentrum gegenüber dem Hauptzentrum einen eigenen Charakter erhalten sollte:

> »Diese Zusammendrängung der Geschäfte [im Hauptzentrum], namentlich der mit Lebensmitteln, Bekleidungsstücken usw. im Hauptmittelpunkte sollte aufgegeben, jedem Nebenmittelpunkte auch ein Geschäftsviertel von gewissem Umfange gegönnt, d.h. die Großstadt nach außen hin in eine Anzahl von sozusagen Kleinstädten zerlegt werden, die jedoch wieder ein gemeinsames Band zu einem Gesamtorganismus verbindet.« (Goecke 1914b: 120)

Ein System von Haupt- und Nebenzentren in den Vororten – hier »sozusagen« als Kleinstädte bezeichnet – sollte zur Organisation des gesamten Stadtraums beitragen.

Relativ häufig wurde die Bedeutung der Nahversorgungsangebote in den Debatten über Vororte thematisiert, insbesondere – im Sinne eines traditionellen Familienbildes – in Hinblick des Aufwandes der »Hausfrau«. Die Sorge, dass die bürgerliche, kleinbürgerliche oder – bei den Kleinsiedlungsplanungen – die proletarische Frau zu viel Zeit zum Einkaufen aufwenden könnte, wurde immer wieder genannt. Hinsichtlich der baulichen Struktur der zentralen Angebote betonte Goecke die Wichtigkeit der Weiterführung von Geschäftsstraßen auch durch Wohnviertel in den Vororten »denn gewisse Lebensbedürfnisse müssen auch hier befriedigt werden, was in einem Landhause nur schwer möglich ist« (Goecke 1914a: 3). Der Typus der parzellierten Geschäftsstraße entstand in »planmäßigen« Vororten im Unterschied zu den bisherigen Stadterweiterungen allerdings nur selten.

Der als Landhausarchitekt und Städtebaureformer bekannt gewordene Herrmann Muthesius analysierte in seiner Schrift über Kleinsiedlungen von 1918 die Rolle von Zentren in – eher für einfachere Schichten gedachten – Vororten. Er sprach sich gegen die schematische Anlage eines zentralen Marktes aus, wie er zuvor noch unter seiner Beteiligung in der Gartenstadt Hellerau Anwendung gefunden hatte: Reale Verkaufsmärkte mit Ständen gäbe es nach Muthesius Ansicht kaum noch. Ein zentraler Platz wäre seines Erachtens deshalb lediglich eine historische Reminiszenz ohne Inhalt. Stattdessen forderte er die Betonung des Bahnhofsplatzes, als das

moderne Zentrum des neuen Vorortes, der zwar nicht zwingend im geographischen Mittelpunkt läge, an dem jedoch alle wichtigen Einrichtungen des Konsums zu konzentrieren wären. »Bei dem täglich nach dem Bahnhofe flutenden Verkehr liegt es nun in vielen Fällen nahe, auch die hauptsächlichsten öffentlichen Gebäude, wie das Gemeindeverwaltungshaus, die Post, die Apotheke, das Kaufgeschäft, das Kaffeehaus, das Wirtshaus, um den Bahnhofsplatz zu gruppieren, wodurch sich der Bahnhofsplatz, dann als Hauptanlage der ganzen Siedlungen ergeben würde.« (Muthesius 1918: 168) Ein zentraler Platz in der – eher verkehrsärmeren – Mitte einer neuen Siedlung könne von Schulen und anderen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur besetzt werden.

Für die Herausbildung eines neuen Zentrums im Produktionsprozess eines Vorortes musste nicht nur eine städtebauliche Struktur gefunden werden, auch die gegebene Akteurskonstellation schuf Barrieren: Die klassischen Produzenten kleinstädtischer Zentren Bäcker, Metzger, Wirte, Kaufleute und mittelständische Unternehmer, die typischerweise kleine Wohn- und Geschäftshäuser in einer Hauptstraße bauten, gab es in einem neuen Vorort nicht oder nur in geringem Umfang. Zudem fehlten meist die dafür geeigneten Parzellen für eine dichte und multifunktionale Bebauung. In einzelnen Fällen errichten deshalb kommerzielle Terraingesellschaften (wie z.B. in Lichterfelde und Frohnau im Berliner Raum) oder die Initiatoren von Werkssiedlungen (z.B. Piesteritz, heute Ortsteil von Lutherstadt Wittenberg) eigene Geschäftshäuser, um diesen Zentrumsbildungsprozess anzuschieben.

Die Herausbildung eines Zentrums war kein Selbstläufer – wie noch in kaiserzeitlichen Mietshausquartieren. Viele ältere Vororte hatten zwar eine Form von Stadtplatz aufzuweisen, was sich schon weitgehend aus den Vorgaben des Fluchtlinienrechts ergab. Aber nur den wenigsten gelang eine dauerhafte Herausformung einer funktionalen und ideellen Mitte. Teils gingen Ansätze von Zentrumsbildungen in solch einfach ausgeformten und nicht immer ideal positionierten Plätzen wieder verloren. Die Wände ihrer »zentralen« Plätze wurden nicht zur Kulisse vorstädtischer Urbanität – ähnlich wie dies bei vielen Versuchen der letzten Jahrzehnte zu beobachten ist. (siehe auch Altrock/Krüger 2019: 40–47)

In einigen Fällen bildeten sich auf Basis sorgfältiger Planung aber neue innovative Zentren, die jedoch in der Fachwelt nur selten ausführlich rezipiert wurden. In Gartenstädten wie Margarethenhöhe, Karlsruhe und Staaken finden sich interessante Lösungen. Zudem gibt es eine ganze Reihe von gelungenen Beispielen von Zentren, die von privaten Terraingesellschaften errichtet wurden (wie Lichterfelde-West und Ost, Zehlendorf-West in Berlin), wo sich eine geschickte städtebauliche Anlage mit verkehrlich günstiger Lage des Bahnhofplatzes traf.

Selten wurden eigens Wettbewerbe für die Gestaltung von Zentrumsanlagen ausgeschrieben, wie 1913 für die Marktplatzumbauung der Gartenstadt Carlowitz bei Breslau durch die Eigenheim-Baugesellschaft (Hoffmann 1913: 128). Als wichtigste städtebauliche Herausforderungen wurde es hier angesehen, die Geschlossenheit des neuen Zentrumsplatzes zu erreichen und gleichzeitig eine harmonische Verbindung mit der offenen Bauweise der schon teilweise fertiggestellten Gartenstadt zu schaffen.

Abb. 2: Carlowitz – Entwurf für Marktplatz 1913 (nicht realisiert)

Besonders großen Wert auf die Gestaltung eines bis heute funktionierenden Zentrums wurde in der 1908 bis 1910 angelegten »kommerziellen« Gartenstadt Frohnau gelegt. Das Gelingen ist hier kein planerischer Zufall, sondern Produkt einer besonderen Akteurs-, Planungs- und Raumkonstellation, die hier zur idealtypischen Umsetzung eines qualitätvoll gestalteten, multifunktional ausgestatteten Zentrums führten: Dem Terrainentwickler Fürst Donnersmarck, einem Kohle- und Stahlmagnat aus Oberschlesien, ging es erkennbar nicht vorrangig um schnelle Kapitalvermehrung, sondern eher um die Schaffung eines langfristigen Investments und eines bleibenden Andenkens. Zur Entwicklung der Siedlung wurde ein erstaunlich breites Netzwerk von Experten gebildet, das einen Großteil der in diesem Artikel genannten Personen umfasste. Über mehrere Wettbewerbe und Planungsschritte wurde die Entwicklung sorgfältig gesteuert. Die Terraingesellschaft schuf zudem auf eigene Kosten ein Geschäftszentrum, das Restaurationen, Festsäle, Einkaufsmöglichkeiten und einen Bahnhof umfasste.

Abb. 3: Blick auf das Zentrum der Gartenstadt Frohnau, Bahnhofsplatz um 1911

Verkehrsanbindung

Eine gute Erschließung durch den Schienenverkehr war in der Zeit vor der Automobilisierung unbedingte Voraussetzung jeder erfolgreichen Erschließung eines neuen Vorortes. Die privaten Terraingesellschaften finanzierten häufig die Haltepunkte an bestehenden Eisenbahnen oder sie unterstützten die Anlage neuer Schnellbahnen, in der Hoffnung im Gegenzug größere Gewinne beim Parzellenverkauf zu erzielen. Auch kommunale Vertreter, die keine direkten monetären Vorteile durch Grundstücksverwertung hatten, argumentierten, dass die »Förderung derartiger Verkehrsmöglichkeiten […] vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus selbst dann berechtigt [wäre], wenn sie einen direkten Gewinn nicht abwerfen.« (Linnemann 1913: 261) In einer Zeit, in der Eisenbahnen noch unmittelbar rentabel sein mussten, zeigt sich hier bereits eine neuartige Auffassung der Rolle von öffentlichen Verkehren.

Diese Politik schuf im Idealfall Musterbeispiele einer nachhaltigen Verkehrserschließung. Allerdings gelang das idealtypisch nur für großflächige Projekte, die die Siedlungsentwicklungen gezielt auf den Verkehrsmittelpunkt ausrichten konnten. Viele Vororte wurden nur am Rande durch nachrangige Kleinbahnen oder Straßenbahnlinien erschlossen. Es zeigen sich vor 1914 mit der langsam beginnenden Automobilisierung zudem schon Ansätze, dass die enge Verbindung mit der Bahnerschließung bröckelte, mit den fatalen späteren Folgewirkungen: Denn der Verlust der Orientierung auf den Bahnhof brachte nicht nur andere, weniger nachhaltige Verkehrsstrukturen mit sich – er führte auch zur Erosion der ideellen und funktionalen Mitte.

Es gab schon früh wohlhabende Bevölkerungsteile, die nicht zwingend auf die Bahn angewiesen waren: Interessant ist eine Bemerkung von Brix/Genzmer in ihrem Beitrag zum Wettbewerb Groß-Berlin zu sogenannten neuen »Waldsiedlungen« abseits der Bahntrassen: »Bei diesen großen Grundstücken […] ist natürlich nur an herrschaftliche Villen und Herrschaftssitze gedacht, deren Bewohner zum großen Teile im Besitze von Automobilen oder anderem Fuhrwerk und daher nicht an Straßenbahn- oder Schnellbahnlinien gebunden sind.« (Brix/Genzmer 1911: 40) Diese Entwicklung ist zu diesem Zeitpunkt noch sehr selten; aber die automobile Suburbanisierung ohne Bindung an die Bahntrassen wirft ihre Schatten voraus: Insbesondere in den USA, wo sich nach 1920 eine zunächst exemplarisch an Bahnen orientierte Suburbanisierung mit eigenen Zentren bald aufzulösen begann.

Zudem gab es auch in Deutschland zwischen 1910 und 1930 schon zahlreiche Parzellierungen, die für Adressaten unterhalb der gehobenen Mittelschichten mit geringem Aufwand auch jenseits der Bahnstrecken angelegt wurden. Teils nahm diese Entwicklung – insbesondere nach dem Beginn des Weltkrieges – Formen eines »Wilden Siedelns« an, was baupolizeilich nur widerwillig toleriert wurde. Bis 1930 entstanden allein in Berlin 120.000 Parzellen in dieser Form in »Fahrradnähe« zu den S-Bahnhöfen. (Bernhardt 2008: 292)

Straßenräume und Erschließung

Intensive Diskussionen wurden über die Erschließungssysteme der Vororte geführt und dabei insbesondere Kritik an überdimensionierten und ungegliederten Straßensystemen der ersten Generationen der Vorortplanungen geübt: Vordringliches Ziel war es, Durchgangsverkehre von den Wohnstraßen fernzuhalten und dafür das Straßensystem entsprechend zu hierarchisieren. Die Reduzierung der Straßen- bzw. Fahrbahnbreiten sollte zudem dem Zweck dienen, Kosten zu sparen, um die Siedlungen für mehr Menschen erschwinglich zu machen.

Der Volkswirt und Planer Eberstadt kritisierte 1912, dass der deutsche Städtebau bislang durch den »Kultus der Straße« gekennzeichnet sei: »Von der Straße aus und für die Straße wurden unsere Städte gebaut. (…) Unser deutscher Städtebau war eigentlich nur Straßenbau.« (Eberstadt 1912: 201–202) Er sprach sich für eine an den Bedürfnissen der Menschen orientierte Aufteilung der Baugelände aus, um verkehrsarme Wohnstraßen zu schaffen (ebd.). Muthesius geht in einem Buch zu Kleinsiedlungen sehr weit und misst dem Fußverkehr auf Basis seiner Analyse des Alltagslebens im Vorort eine zentrale Rolle bei:

> »Ist ein Bebauungsplan so eingerichtet, daß der Durchgangsverkehr gezwungener Weise in einer von vornherein vorgezeichneten Richtung verläuft, so dienen die anderen Straßen nur dazu, die Bewohner in ihre Häuser gelangen zu lassen.

> (…) In einer kleinen Siedlung geht jedermann zu Fuß. Man braucht sich also auf städtischen Wagenverkehr nicht einzurichten. Als Wagen erscheint nur der tägliche Milchwagen, hier und da ein Kohlenwagen, noch seltener einmal ein Möbelwagen und bei Todesfällen der Leichenwagen.« (Muthesius 1918: 138)

Eigene private Kraftfahrzeuge werden in den Wohnstraßen einer – eher proletarischen oder kleinbürgerlichen – Kleinsiedlung nicht für erforderlich gehalten. In diesen Wohnstraße sieht Muthesius – auch aus Kostengründen – die Anlage von Bürgersteigen als unnötig an:

> »Es ist doch zu bedenken, daß der Gehweg neben dem Fahrdamm nur dadurch notwendig geworden ist, daß ein Schutz für die Fußgänger gegenüber der mit Wagenverkehr überlasteten Straße geschaffen werden mußte. Wenn der Wagenverkehr so gut wie nicht mehr vorhanden ist, hat der Gehweg keine Berechtigung mehr.« (Muthesius 1918: 138)

Die Ausführungen klingen, wie eine frühe Beschreibung von »Shared Spaces«, wenn Muthesius argumentiert: »Auch in Städten bewegen sich die Leute auf dem Fahrdamm, wenn die Straße für den Wagenverkehr geschlossen ist.« (Muthesius 1918: 138) Einen großen Raum nimmt auch die Diskussion über Verkehrssicherheit ein: Die ersten PKW sind durchaus schon um 1910 ein Sicherheitsproblem. Hauptsächlich bezieht sich diese Debatte jedoch auf Pferdefuhrwerke und Straßenbahnen: Immer wieder wird insbesondere die Gefährdung der Kinder in der Stadt genannt, die es im Vorort zu überwinden gälte. (Weiß 1913: 19)

Hierarchisierte Straßensysteme, die Wohnstraßen von Belastungen freihielten und Vorortsiedlungen von Durchgangsverkehr weitgehend entlasteten, entstanden bis 1920 zunehmend. Ein solches Straßensystem in der 1916 bis 1919 von Paul Schmitthenner und Otto Salvisberg errichteten Piesteritzer Werkssiedlung eröffnete vor wenigen Jahren im Rahmen einer umfänglichen Sanierung zur Expo 2000 die Möglichkeit zur Umwandlung in die – nach Aussage der Planer – »erste autofreie Siedlung Deutschlands«.

Soziale Mischung und Verdichtung

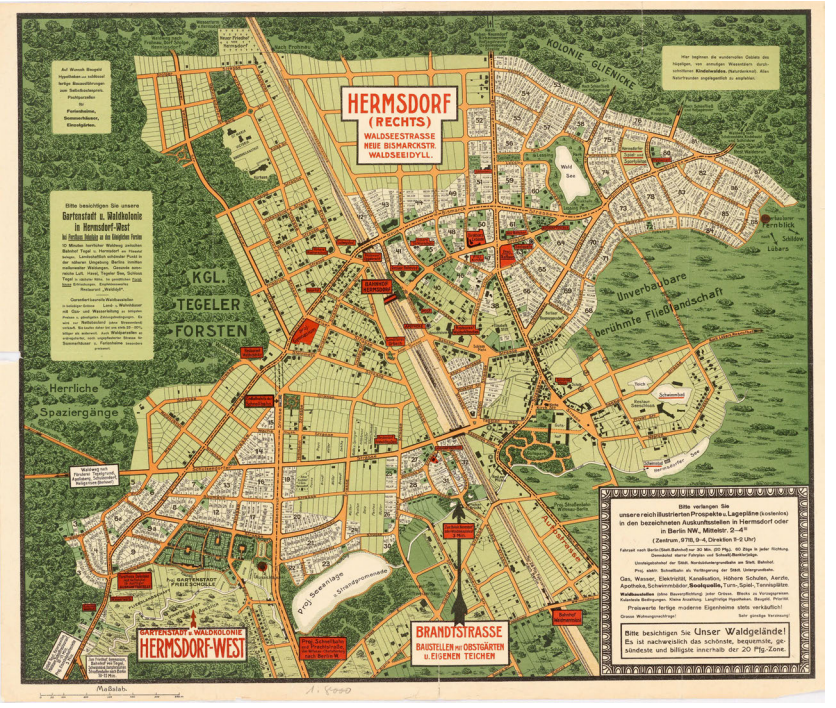
Die sukzessive Öffnung des sozialen Adressaten des Vorortbaus erfolgte nicht vorrangig aus sozialen Motiven. Als reines Oberschichtprojekt wäre die Vorstadtentwicklung ökonomisch jedoch ein perspektivisch begrenztes Modell geblieben. Von Seiten der privaten Terrainentwickler wurde deshalb daran gearbeitet, den potenziellen Interessentenmarkt vom Großbürgertum und der gehobenen Mittelschicht auch auf Beamte, Angestellte und bessergestellte Arbeiter zu erweitern

(Bodenschatz 2001: 73, Kegler 2015: 80). In der Fachdiskussion der Städtebauer, Architekten und Wohnungswirtschaftler mehrte sich die grundsätzliche Kritik an der »Klassenspaltung« durch Villenkolonien (Bodenschatz 2001: 85). Mit der Bodenreformbewegung und neuen Genossenschaften wuchs der Kreis der Akteure, die auch aus genuin sozialen Motiven eine Erweiterung des Adressantenkreises der Suburbanisierung wünschten. In der Zeit unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg entwickelte sich das Streben nach »Kleinsiedlungen« schließlich zu einer breiten Reformbewegung.

Interessanterweise konnten in dieser späten Phase der kaiserzeitlichen Suburbanisierung durchaus Projektkoalitionen von sozial orientierten Genossenschaften mit hochprofessionellen privaten Terrainentwicklern entstehen. Ein Beispiel für besondere Akteurskonstellationen ist die Entwicklung von Hermsdorf im Norden Berlins unter der Ägide der Hermsdorfer Boden-Aktien Gesellschaft. Deren Geschäftsführer war der Architekt Bernhard Wehl, der sich in zahlreichen Publikationen für die Qualifizierung des Vorortbaus einsetzte (z.B. Wehl 1908b). Es gelang der Gesellschaft den bestehenden schematischen Bebauungsplan der Gemeinde deutlich umzugestalten und statt eines einfachen Straßenrasters ein gestuftes Erschließungssystem zu schaffen. Insbesondere der Bereich um den »Waldsee« wurde explizit als gehobenes Wohnviertel konzipiert. Die Planungen von Wehl reichten aber darüber hinaus und er entwickelte sich zunehmend zu einem Treiber des Baus von Kleinsiedlungen. Auf dieser Basis entstand eine Kooperation mit der ambitionierten (und noch heute bestehenden) Genossenschaft »*Freie Scholle*« aus dem benachbarten Waidmannslust. Mit ihr plante er ab ca. 1912 eine Erweiterung deren Geländes auf Hermsdorfer Gebiet. Das Projekt scheiterte in mehreren Anläufen an der Gemeinde Hermsdorf. Wehl hatte schon 1908 – ohne konkreten Ortsbezug – »Vorortackerbürger« und »hartköpfige dörfliche Patrizier« kritisiert, die sich der ganzheitlichen Entwicklung von Vororten verschließen würden (Wehl 1908a: 51–52). Nach einem ersten Anlauf plante Wehl während des Weltkriegs einen noch größeren Teil des Geländes der Terraingesellschaft für Kleinhäuser zu reservieren. Eberstadt und Muthesius entwarfen eine Kleinsiedlung mit differenziertem Straßensystem und ruhigen Wohnhöfen. Es wurden auf dem ursprünglich für gehobenes Wohnen vorgesehenem Gelände bewusst kleinere Haustypen entworfen, die auch für Industriearbeiter geeignet waren und über Stallungen für Kleinvieh verfügten. Der Plan kam gegen den Widerstand der Gemeinde nicht zur Ausführung. »Hermsdorf ist der Typus einer Berliner Vorortsgemeinde, die, wie jeder Privatspekulant, auf die äußerste Ausschlachtung ihrer Ländereien selbst auf Kosten ihrer Naturschönheiten (…) und mit Hintansetzung sozialer Anforderungen ausgegangen ist.«, wie Eberstadt und Muthesius resignierend feststellen mussten (Eberstadt/Muthesius 1919: 6–11). Vorstellungen zur sozialen Öffnung stießen immer wieder an entscheidende Hemmnisse: Weder die Gemeinden noch

die finanzierenden Banken waren an solchen Modellen der baulichen und sozialen Mischung (Wehl 1910: 72) sonderlich interessiert.

Abb. 4: Hermsdorf, Verkaufsplan um 1912: Gut erkennbar ist die differenzierte Struktur des Ortsteils mit dörflichen Ursprüngen, zahlreichen einfachen Parzellierungen und den ambitionierten Projekten der Hermsdorfer Boden-Aktien Gesellschaft mit dem Villengebiet am Waldsee im Osten und der geplanten Kleinsiedlung im Westen.



Im Zuge der gewünschten Ausweitung der sozialen Adressaten gewann die Debatte über das Eigenhaus in einfacherer Dimension an Bedeutung (Bodenschatz 2001: 85). Breit war die Kritik an den wenigen Möglichkeiten für mittlere Einkommen, da teils durch bewusste Planung, teils durch Baurecht die verdichtete Reihenhausbebauung erschwert wurde. Hinzu kam auch die eigene Fixierung von Mittelschichten auf das freistehende Eigenheim. Wehl nannte das den »Ikarusflug zum Eigenlandhaus mit großer Grundstücksfläche für den unteren Mittelstand«, der die mittleren Schichten eher ruinierte. Mit detaillierten Berechnungen wurde bei Terrainentwicklungen in Hinblick auf Mittelschichtsangehörige für verdichtete Systeme von Doppel- oder Reihenhäusern geworben. (Wehl 1908a: 52, Goecke 1919: 6)

Angesichts der schwierigen Lage nach dem Krieg wurde auch dazu aufgerufen, dass »die unfertigen Stadtteile vollends zu bebauen [seien], anstatt neue Baugebiete in Angriff zu nehmen.« Hier klingt unter den spezifischen Voraussetzungen der (ersten) Nachkriegszeit schon das Innenentwicklungsdiktum an. Der Landvermesser Dieck befürwortete in älteren – häufig ungeplant entstandenen – Erweiterungsgebieten, die teils schon mit kleinen Mietshäusern durchsetzt waren, auch zukünftig keine weiteren Einfamilienhäuser zwischen den höheren Vorstadtgebäuden, sondern eine geordnete Verdichtung und Qualifizierung unfertiger Vororte. »Es müssen schon mehrere Wohnungen übereinander angelegt werden. Bei dieser Gelegenheit soll einmal die Mode des Einfamilienhausbaues für Minderbemittelte kritisch betrachtet werden.« (Dieck 1919: 60) Letztlich ließ sich weder eine Nachverdichtung noch eine Abkehr vom Leitbild des freistehenden Einfamilienhauses durchsetzen.

Implizit wurde das sich vor 1914 erst langsam herausbildende Idealbild einer geschlossenen Kleinfamilie (mit allerdings noch mehr Kindern als in späteren Suburbanisierungsphasen) als Nutzer der Vorortháuser vorausgesetzt. In den Ausführungen von Muthesius werden neben Schulen als notwendigen Infrastrukturen für Vororte jedoch auch Horte für die Kinder der Frauen, die gerade in Kleinsiedlungen mit hohem Arbeiteranteil auch vor 1914 bereits arbeiteten, eingefordert (Muthesius 1918: 273). Interessanterweise werden auch Witwerhäuser vorgesehen: Heute ist nicht mehr im allgemeinen Bewusstsein, dass es durch die hohe Sterblichkeit der Frauen im Kindbett durchaus eine bedeutende Zahl alleinerziehende Väter gab, die nicht alle wieder heirateten und sich um die Kinder kümmern mussten. Muthesius forderte zudem die Schaffung von Ledigenheimen in Vororten für junge Männer vor der Familiengründungsphase, die nicht – wie in der »alten Stadt« – als Schlafburschen bei fremden Familien unterkommen sollten. Der Erste Weltkrieg rückte zusätzlich die Wohnbedürfnisse von unverheirateten, arbeitenden Frauen in den Blick, zumindest, wenn es sich um Werkssiedlungen handelte: So entstand in Priesteritz ein spezielles »Damenheim« für die ledigen Arbeiterinnen im Werk. Letztlich blieb das Einzelhaus für eine Familie (ggf. mit Bediensteten) die dominierende Bauform: Aber die genannten Entwicklungen zeigen, dass es durchaus Ansätze für andere Wohnformen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen in Suburbia vor 1920 gab.

Arbeit und Wohnen im Vorort

Die Beziehung von Arbeiten und Wohnen wurde in den Planungen zunächst vor allem durch eine geeignete Zuordnung der Verkehrslinien angestrebt. Für die »Büroarbeiter« aus Ober- und Mittelschicht waren teils spezielle »Bankierszüge« vorgesehen, die für eine schnelle Anbindung in die neuen »Citys« sorgen sollten. Angehöri-

ge des gehobenen Bürgertums waren auch nicht zwingend darauf angewiesen jeden Tag zu einer entfernten Arbeitsstätte zu fahren: Hohe Beamte nahmen sich zum Teil Akten zur Bearbeitung über Tage mit nach Hause – eine Art frühes Homeoffice. Zudem gab es in den »besseren« Kolonien Künstler, Architekten und Fabrikbesitzer, die teils zu Hause arbeiteten. Die ersten Vororte waren durchaus Pendlervororte, aber nicht so ausschließlich, wie es aus heutiger Perspektive erscheint.

Die Einordnung von handwerklich-industriellen Arbeitsplätzen im Vorort wurde kaum thematisiert. Nur selten – wie im Falle der nicht realisierten Planung der Gartenstadt Braunschweig Riddagshausen wurden ausdrücklich randständige Flächen für störendes Gewerbe vorgesehen (Lemke 1990: 156). Erst spät erfolgen selbst in hochentwickelten Planungen wie in Frohnau Überlegungen zur Positionierung der »für die Bedürfnisse der Kolonie Frohnau nötigen gewerblichen, bzw. handwerksmäßigen Betriebe«. In einzelnen Entwürfen des Groß-Berlin Wettbewerbes – z.B. bei Eberstand/Möhring/Petersen – wurden zwar explizit Reihenhäuser für Handwerker (Tubbesing 2018: 160) geplant und auch der »Ansiedlungsverein für Groß-Berlin« diskutierte die Konzeption von neuen Siedlungen im Rahmen genossenschaftlicher Unternehmungen, die auch Gewerbetreibenden die »gemeinsame Hinausverlegung ihrer Werkstätten« ermöglichen sollten (Ansiedlungsverein 1909: 25). Insgesamt blieb die funktionale Mischung in der Debatte jedoch nur ein andiskutierter Randaspekt, der in späteren Debatten bis heute kaum weiterverfolgt wurde.

Umwelt und Energie

Gerade in Hinblick auf einfachere Kleinsiedlungen bildeten Überlegungen zur Einsparung von Ressourcen und Baumaterialien einen wesentlichen Teil der Fachdiskussionen. Dies verstärkte sich mit Beginn des Ersten Weltkrieges. Auch im Zusammenhang mit Ressourceneinsparung wurde dabei immer wieder auf die größere Effizienz des Reihenhauses hingewiesen. Methoden zur Kohleeinsparung und die Frage der Wärmedämmeigenschaften von Außenwänden sowie Überlegungen zu geeigneten sparsamen Heizsystemen waren ein häufiges Thema (Muthesius 1919: 204, 349). Der Unterschied zu späteren Planungen der »zweiten Nachkriegszeit« nach 1950, als Energie billig und quasi unendlich erschien, zeigt sich noch ein anderes Verständnis von Ressourcen: Kohle war zumindest in der Krisenzeit ab 1914 teuer, Brennholz nicht unbegrenzt verfügbar. Neben der Beschäftigung mit Brennstoffen gibt es immer wieder Verweise auf die anzustrebende Nutzung regionaler Baustoffe (Muthesius 1919: 199) bzw. traditioneller regionaler Bauweisen (Linnemann 1913: 270–271), die gerade der Verbilligung für weniger bemittelte Bevölkerungsklassen dienen konnte. Diese Anregungen kamen keinesfalls von Nostalgikern, sondern von ausgewiesenen Praktikern des Bauwesens.

Sowohl die zunehmende Umwandlung von Wald als auch von Ackerland in Bauland wurde in der Fachöffentlichkeit kritisiert – auch von Akteuren, die grundsätzlich an intensiver Vorortentwicklung interessiert waren. Schon unter dem Eindruck des verlorenen Krieges betonte der Landvermesser Dieck 1919 die »volkswirtschaftliche Nachteile« einer zu weitgeführten Dezentralisierung auf Kosten des Kerns, da sie zur »Umwandlung von Äckern in Bauland« und zur »mangelnde[n] Nutzung von vorhandenen Baustellen« führte und die »Überwindung weiter Wege« nötig machte (Dieck 1919: 57). Angesichts der Krise des Bodenmarktes lässt sich schon grundsätzliche (aber nur temporär wirksame) Kritik an der Außenentwicklung nachweisen.

> »Allein aus diesem Grunde sollte von der Erschließung von Neuland abgesehen werden. Daß im Falle der Besiedlung älterer Baugebiete durch Abkürzung der Arbeitswege an Volkskraft und durch Schonung der Äcker und Benutzung schon vorhandener Straßenbauten an Volksvermögen gespart wird, ist bereits oben erwähnt. Man überschätze auch nicht den Nutzen, den die weiträumige Ansiedlung der Volksgesundheit bringt.«

Dieck adressierte jedoch nicht nur um diese volkswirtschaftlichen Aspekte, sondern sprach auch ein Grundproblem aller späteren Suburbansierungen an: »Wenn einige hundert Bewohner außerhalb der bisherigen Stadtgrenze angesiedelt werden, so werden sie zwar der Natur näher gebracht, aber etlichen tausend Städtern wird die Natur weiter abgerückt.« (Dieck 1919: 60) Die von vielen Regionen aktiven Waldschutzinitiativen erschienen teils als natürliche Verbündete der Planer bei der funktionalen Gliederung des Umlandraumes, obwohl kein gänzlicher Verzicht auf die Inanspruchnahme von Waldflächen angestrebt wurde (Wehl 1908a: 51). Die Frage von Grünzügen und Waldgürteln zur Strukturierung und Qualifizierung des Raums wurde vor 1918 – und dann auch in der Zwischenkriegszeit – ein wichtiger Diskussionsstrang. Die Thematisierung von »Frischluftschneisen« im Zuge der Debatte über Stadthygiene weist Anklänge an heutige Forderungen nach Kaltluftschneisen zur Bewältigung des Klimawandels auf.

Fazit und Ausblick

Die Reformdiskussionen vertieften sich bis 1920 kontinuierlich. Letztlich ließen sich die notwendigen Akteurskonstellationen und planerischen Rahmenbedingungen zur Produktion von gemischten, mit qualitativem Städtebau und Nahversorgung ausgestatteten und in regionale Konzepte integrierten Vororte jedoch kaum generieren. Die notwendige Kombination von potentem, Geldgeber, professionellem Entwickler, ggf. unter Einbeziehung einer Genossenschaft und einer an differenzierter Entwicklung interessierten Kommune scheiterte weitgehend an den

Bedingungen des Kaiserreiches. In der unmittelbaren Nachkriegszeit wurden trotz der Krisenlage angesichts der neuen Perspektiven durch die erfolgten politischen und sozioökonomischen Umbrüche die Diskussionen und Planungen noch fortgeführt. Die Schwerpunkte des planerischen Diskurses verschoben sich jedoch bald mit der Stabilisierung der Weimarer Republik hin zum ambitionierten sozialen Wohnungsbau, der vielfach die städtische Peripherie prägte, jedoch in einer neuen Form. Es begann die Ära des gemeinnützigen Großsiedlungsbaus, die von den z.T. zum UNESCO-Welterbe zugehörigen Siedlungen der 1920er-Jahre bis zu den letzten Siedlungen des Komplexen Wohnungsbaus der DDR in den 1980er-Jahren reichte (Krüger 2019; Kompetenzzentrum Großsiedlungen 2015).

Zu beobachten ist ein früh einsetzender Bedeutungszuwachs der automobilen Erschließung, wenngleich die Anzahl privater PKW bis Anfang der 1920er Jahre noch marginal blieb und gleichzeitig zunächst ein massiver Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs erfolgte. Das eifrig rezipierte Vorbild USA kündigte aber ein neues Leitbild und die Abkehr von der Bahnorientierung an. Der Bahnhof und das eigene Siedlungszentrum verloren damit langfristig an Bedeutung. Das Einfamilienhaus ohne städtebauliche Gestaltung und stadtstrukturelle Integration breitete sich ungebremst aus, als auch die sozial basierten Planungen der Zwischenkriegszeit ausliefen und sich seit den 1950er Jahren neue ökonomische Perspektiven öffneten.

Auch unter Berücksichtigung der dargestellten Debatten- und Konzeptansätze vor 1920 wird aus der Gesamtheit der Planungen für Suburbia dieser Zeit kein soziales oder gar nachhaltiges Projekt. Aus einem innovativen Kern der Debatte über suburbane Siedlungsentwicklung lassen sich dennoch Anregungen für heute ableiten. Angesichts der Herausforderung des weiterhin vorhandenen Wunsches zum Leben »im Umland« oder »auf dem Land« muss die Stadt- und Regionalplanung Antworten finden, die anders sein müssen als 1970 und 1950 und auch als 1910. Aber es gilt den Erfahrungsschatz aufzunehmen, den die historische Städtebaureformdiskussion in Hinblick auf Suburbia bietet. Die Debatte über die »Zwischenstadt« seit den späten 1990er Jahren öffnete den Blick auf Bedeutung und teils vorhandene spezifische Qualitäten sowie Entwicklungsdynamiken suburbaner Bereiche. Städtebauliche Perspektiven und konkrete Maßnahmen zur baulich-strukturellen Qualifizierung und Nachverdichtung von Suburbia wurden dabei nur am Rande thematisiert. Auch die »neuen Vorstädte« der 1990 Jahren – z.B. in Berlin – brachten begrenzte Ergebnisse: Nur durch »Städtebau und Dichte« (siehe auch die Beiträge von Altrock und Krüger (zu Dichte und Mischung) in diesem Band) entsteht aus einer Vorortsiedlung noch keine Vorstadt. »Eine eigenständige, aber zugleich stadtplanerisch sinnvolle Formgebung der Peripherie muss offenbar noch gefunden werden.« (Hesse/Wolf 2005: 21)

Raum und Ressourcen erscheinen heute angesichts des Klimawandels viel begrenzter als vor 1914/1920, wenngleich der Erste Weltkrieg und die (erste) Nachkriegszeit die Endlichkeit von Wachstumsmodellen und einen anderen Umgang

mit Boden und Rohstoffen zumindest kurzzeitig andeutete. Die aus Gründen der Nachhaltigkeit heutig notwendige Abkehr vom freistehenden und primär durch PKW erschlossenem Einfamilienhaus bedeutet nicht, die vorhandenen Qualitäten und die Potenziale der Nachqualifizierung zu negieren. Es gilt Nachverdichtung und Zentrumsbildung ohne Zerstörung vorhandener Qualitäten zu organisieren. Zur Diskussion über die »15-Minuten-Stadt« in den Ballungskernen gehört komplementär eine Debatte über den »Vorort der kurzen Wege«. Diese Frage rückt auch vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung der Wohnquartiere der »Pendler*innen« in den Fokus, wenn es zu einem dauerhaftem Bedeutungszuwachs des Homeoffices kommt und bessere Nahversorgungsangebote am Wohnort nachgefragt werden. Unbedingte Voraussetzung dafür ist eine weitgehende Qualifizierung und Neuschaffung von suburbanen Zentren. Auch die Verflechtung von Wohnen und Arbeiten insgesamt in Suburbia ist neu zu denken. Die heutigen Gebäudestrukturen wären durch weitere Bau- und Nutzungstypologien zu ergänzen, um die Vororte nicht nur sozial vielfältiger, sondern auch resilienter zu gestalten. Suburbia ist nicht zuletzt ein zentrales Aktionsfeld der Bewältigung der Verkehrswende: mit weitaus größerem Potenzial zur Reduktion von klimaschädlichen Emissionen als die Umstrukturierung der Innenstädte erbringen kann und gleichzeitig mit geringeren Umsetzungsbarrieren im Vergleich mit ländlichen Räumen. Beim Weg der Einfamilienhausgebiete zu nachhaltigen Vorstädten kann der Rückblick in die Frühzeit von Suburbia Anregungen bieten.

Literatur

Ahrends, Bruno (1913): »Die Reihenhäuser in Dahlem«, in: Wochenschrift des Architekten-Vereins zu Berlin, Jg. 8, Nr. 26, S. 145–150.

Altrock, Uwe/Krüger, Arvid: »Wenn der Bahnhof fehlt«, in: Raumplanung »Neue Suburbanität«, Nr. 204, 6/2019, S. 40–47

Ansiedlungsverein Gross-Berlin (1909). in: Der Städtebau, 6. Jg., 2. Heft, S. 25–26

Bernhardt, Christoph (1998): Bauplatz Groß-Berlin. Wohnungsmärkte, Terraingewerbe und Kommunalpolitik im Städtewachstum der Hochindustrialisierung (1871–1918), Walter de Gruyter: Berlin [u.a.], https://doi.org/10.1515/9783110811513

Bernhardt, Christoph (2008): »Der Stadtrand in Bewegung. Raum-/Zeitstrukturen und Handlungsformen in der Groß-Berliner Stadterweiterung 1871–1933«, in: Peter Johanek (Hg.), Die Stadt und ihr Rand, Köln Weimar Wien: Böhlau, S. 279–293.

Bodenschatz, Harald (2001): »Von der Villenkolonie zur Gartenstadt«, in: Tilman Harlander (Hg.), Villa und Eigenheim: suburbaner Städtebau in Deutschland, Stuttgart: DVA, S. 76-105.

Bodenschatz, Harald (2002): »Altstadt. Geschichte und Stadtplanung«, in: Die alte Stadt, 1/2002, S. 8–17.

Bollerey, Franziska/Fehl, Gerhard/Hartman, Kristiana (1990): Im Grünen wohnen – im Blauen Planen: Ein Lesebuch zur Gartenstadt mit Beiträgen und Zeitdokumenten, Hamburg: Hans Christians Verlag, S. 170.

Brix, Josef/Genzmer, Felix (1911): Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin, Berlin.

Die Berliner Vororte (1908). Ein Handbuch, Berlin.

Dieck (1919): »Über zeitgemäße Bodenpolitik«, in: Der Städtebau, 5/6, S. 57.

Eberstadt, Rudolf (1912): »Beispiel einer Bodenaufteilung kleineren Umfangs«, in: Zentralblatt der Bauverwaltung, Nr. 32, S. 201–202.

Eberstadt, Rudolf/Muthesius, Hermann (1919): »Kleinsiedlung der Hermsdorfer Bodengesellschaft in Hermsdorf bei Berlin«, in: Der Städtebau 1919, Heft 1/2, S. 6–11.

Fehl, Gerhard (2003): Zum aktuellen Stand, Vortrag Werkstattgespräch zur Planungsgeschichte, IRS Erkner 24.1.2003.

Goecke, T. (1911): »Welche Erwartungen dürfen wir an das Ergebnis des Wettbewerbs »Groß-Berlin« knüpfen?«, in: Der Städtebau, Heft 2, S. 18.

Goecke, Theodor (1913): »Von den Beziehungen öffentlicher Gebäude zum Stadtbilde«, in: Der Städtebau, Heft 1, S. 2–3.

Goecke, Theodor (1914a): »Der Bebauungsplan in Stadt und Land«, in: Der Städtebau, Heft 1, S. 2–4.

Goecke, Theodor (1914b): »Mitteilung zum Wettbewerb des ›City Club‹ Chicago«, in: Der Städtebau, Heft 9, S. 119–120.

Goecke, Theodor (1915): »Gartenstadt Braunschweig Riddagshausen«, in: Der Städtebau, Heft 5, S. 45–48.

Goecke, Theodor (1919): »Neuzeitliche Siedlungsformen«, in: Der Städtebau, Heft 1, S. 3–6.

Harlander, Tilman (2006): »Zentralität und Dezentralisierung. Großstadtentwicklung und städtebauliche Leitbilder im 20. Jahrhundert«, in: Clemens Zimmermann (Hg.), Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert (Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung, Band 4), Stuttgart: Franz Steiner Verlag, S. 23–40.

Hesse, Markus/Wolff, Ulrike (2005): »Die ›neue Vorstadt‹ – Urbanisierung der Peripherie durch Dichte. Das Projekt Karow-Nord – Erfahrungen mit dem suburbanen Städtebau in Berlin«, in: Raumplanung 118, S. 16–21.

Hoffmann, Willy (1914): »Marktplatzanlage für die Gartenstadt Carlowitz bei Breslau von Regierungsbaumeister«, in: Der Städtebau, H. 10/11, S. 128–129.

Jansen, Hermann (1910): Aufgaben des modernen Städtebaus (Zeitschriftentitel nicht ermittelbar. Original in Sammlung Benke), S. 417–420.

Kamleithner, Christa (2020): Ströme und Zonen. Eine Genealogie der »funktionalen Stadt«, Basel, https://doi.org/10.1515/9783035621334

Kegler, Harald (2015): Landesplanung Mitteldeutschland. SpielRäume: Die Entstehung der wissenschaftlichen Raumordnung in Deutschland, Arbeitsberichte der ARL, No. 15, https://doi.org/10.1007/s13147-016-0465-9

Kompetenzzentrum Großsiedlungen (Hg.) (2015): Perspektiven großer Wohnsiedlungen. Berlin: Kompetenzzentrum Großsiedlungen.

Krüger, Arvid (2019) The double legacy of Weimar: Housing of the modern age; in: Warda, Johannes (Hg.): Beyond Bauhaus; arthistoricum, Heidelberg; S. 7–31.

Lemke, Gundel (1990): »Der vergebliche Kampf um eine Gartenstadt bei Braunschweig. Zum nicht realisierten Projekt von Theodor Goecke«, in: Bollerey/Fehl/Hartman (1990), S. 148-165.

Linnemann, C. (1913): »Wald- und Gartensiedlungen sowie Grünanlagen im Bereiche der Großstädte«, in: Stadtverwaltung Düsseldorf (Hg.), Verhandlungen des ersten Kongresses für Städtewesen Düsseldorf, 1. Band, A. Düsseldorf: Bagel Verlag, S. 260–271

Muthesius, Hermann (1918): Kleinhaus und Kleinsiedlung, München: Bruckmann.

Scheffler, Karl (1913): Architektur der Großstadt, Berlin: Bruno Cassirer Verlag.

Tubbesing, Markus (2018): Der Wettbewerb Gross-Berlin 1910: Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau, Berlin: Wasmuth-Verlag, https://doi.org/10.1515/jgod-2020-0036

Wehl, Bernhard (1908a): Die Gartenstadtbewegung in Theorie und Praxis. In: Der Städtebau, 4, S. 50–52.

Wehl, Bernhard (1908b): Bebauungspläne und Baukunst in den Vororten, Wochenschrift des Architektenvereins zu Berlin, S. 284–286.

Wehl, Bernhardt (1910): »Der Zug in die Vororte«, in: Der Städtebau 1910, Heft 6, S. 72

Weiß, Albert (1913): »Können die in den heutigen großstädtischen Wohnverhältnissen liegenden Mängel und Schäden behoben werden?«, in«: Wochenschrift des Architekten-Vereins zu Berlin, H. 3, S. 17–24.

Abbildungen

Abbildung 1: Brix, Josef/Genzmer, Felix (1911): Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin, Berlin, Abb. 26

Abbildung 2: Plan der Hermsdorfer Boden-Aktien Gesellschaft. Undatiert (Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin, Inv.-Nr. 20627)

Abbildung 3: Hoffmann, Willy (1914): Marktplatzanlage für die Gartenstadt Carlowitz bei Breslau von Regierungsbaumeister. In: Der Städtebau, H. 10/11, S. 128

Abbildung 4: Zentrum von Frohnau: Blick auf den Bahnhofsplatz 1911 (Sammlung Heimatmuseum Reinickendorf)

Vorort-Visionen von der sozialen Großsiedlung bis zur Eigenheim-Idylle

Zur Planung, Aushandlung und Aneignung des Wohngebiets »Am Rödelheimer Weg« in Eschborn

Noah Nätscher

Ein Stadtspaziergang ähnelt einer Zeitreise: An Fassaden und Bauweisen, an Stadtstrukturen und öffentlichen Plätzen lässt sich die Geschichte eines Stadtviertels ablesen. Sie sind Zeugnisse seiner Entstehungsumstände und geben Aufschluss über Planungen sowie zuweilen Kontroversen. Das gilt nicht nur für die bekannten, historischen Quartiere in den Großstädten Europas – der Geschichte lässt sich auch in kleineren, suburbanen Städten und Gemeinden nachspüren. So zum Beispiel in der Kleinstadt Eschborn neben Frankfurt, wo das Wohngebiet Am Rödelheimer Weg einen Rückblick auf über 30 Jahre suburbanen Städtebau eröffnet.

Eschborn zählt zu den Gemeinden, die in besonders starker Weise von der Suburbanisierung und ihren Folgen geprägt wurden. Die rund 21.000 Einwohner*innen große Kleinstadt im Ballungsraum Rhein-Main machte sich ihre günstige Lage und die Verkehrsanbindung an die Großstadt Frankfurt zunutze: Sie etablierte sich mithilfe einer aktiven Ausweisung von Gewerbeflächen sowie der Werbung durch einen niedrigen Gewerbesteuerhebesatz als Wirtschaftsstandort. Heute ist sie als Haupt- oder Nebensitz zahlreicher großer Dienstleistungsunternehmen bekannt (Magistrat der Stadt Eschborn 2007: 46). Während die Grundsteine für Eschborns Zukunft als Dienstleistungszentrum bereits in den 1950er Jahren gelegt wurden, fiel die Hochphase des städtischen Wachstums in die 1960er und 1970er Jahre. Sie schlug sich nicht nur in der Besiedelung der Gewerbegebiete der Stadt nieder, sondern ging auch mit neuen Wohngebieten einher – darunter das Baugebiet Am Rödelheimer Weg (Kaup 1993: 62–64).

Methodik

Die Planung des Wohnviertels Am Rödelheimer Weg zog sich von den frühen 1970er bis in die 1990er Jahre. Als wohl umstrittenstes Baugebiet der Stadt wurde es in

seiner Planung und Verwirklichung von zahlreichen Debatten begleitet; seine Geschichte zeigt die Auswirkungen von bundesweiten Planungsdiskursen und städtebaulichen Leitbildern im suburbanen Raum auf. Dabei ermöglicht die geschichtswissenschaftliche Untersuchung der jahrzehntelangen Entstehungsgeschichte eine Nachzeichnung des Wandels, den suburbane Gemeinden in ihren Stadtentwicklungsvisionen und ihrer Planungspraxis durchlaufen haben: von der auslaufenden Hochphase randständigen Wachstums in den 1970er Jahren bis in die Zeit des postmodernen Suburbia. Deutlich werden dabei nicht nur die sich stetig verschiebenden Aufgaben und Chancen von Planung im suburbanen Raum, sondern auch die Herausforderungen, die sich speziell aus diesem Kontext heraus ergaben. Zugleich eröffnet die historische Untersuchung noch eine weitere Perspektive: In der Analyse von Protokollen politischer und planerischer Auseinandersetzungen, Flugblättern oder städtischen Werbebroschüren zeigt sich das sich verändernde Selbstverständnis suburbaner Gemeinden. Erfahrbar wird dabei die Suche von Städteplaner*innen und gemeindlichen Körperschaften nach der Rolle und der Bedeutung suburbaner Gemeinden – eine Frage, die bis heute Gültigkeit hat.

Der nachfolgende Beitrag begleitet daher das Wohngebiet Am Rödelheimer Weg von den frühen Planungsanfängen in den 1970er bis zu seiner Fertigstellung in den 2000er Jahren. Dieser Entstehungsprozess wird aus drei unterschiedlichen Perspektiven heraus beleuchtet: Zunächst handelt es sich bei der Geschichte des Rödelheimer Wegs um eine Planungsgeschichte. Ausgehend von den ursprünglichen Visionen einer sozialen Großsiedlung werden hier die politischen und städtebaulichen Entscheidungsprozesse bis hin zur tatsächlichen Realisierung des Viertels als Einfamilienhaussiedlung deutlich. Im Mittelpunkt steht dabei die Suche der Eschborner Politiker*innen nach einer planerischen Balance zwischen sich wandelnden städtebaulichen Leitbildern und der kommunalpolitischen Realität, die ihre Umsetzung einschränkte. Begleitet wurde die Entstehung des Wohngebiets von zahlreichen Konflikten und Protesten. Ihre Analyse ermöglicht einen Blick auf die unterschiedlichen Akteur*innen, die sich um Einfluss auf die städtische Planung bemühten. Sie zeigt jedoch auch die Schwierigkeiten und Grenzen bürgerlicher Partizipation im suburbanen Raum auf. Zuletzt öffnet sich, vor allem in der Betrachtung der Fertigstellung und Ausgestaltung des Gebiets Am Rödelheimer Weg, ein Blick auf Stadtmarketing und städtische Identitätsbildung in dem Wohnviertel. Er macht deutlich, wie sehr sich das städtische Selbstbewusstsein des Vororts im Laufe der Jahrzehnte veränderte. Insbesondere im direkten Vergleich zwischen den Planungskonzeptionen für den Rödelheimer Weg in den 1970er Jahren und den Bemühungen zur Ausgestaltung und Aneignung des Viertels in den 1990er und 2000er Jahren lässt sich auf diese Weise Eschborns Wandel in seiner Rolle als suburbane Gemeinde nachzeichnen.

Der lange Weg vom Bauplan zum Baugebiet

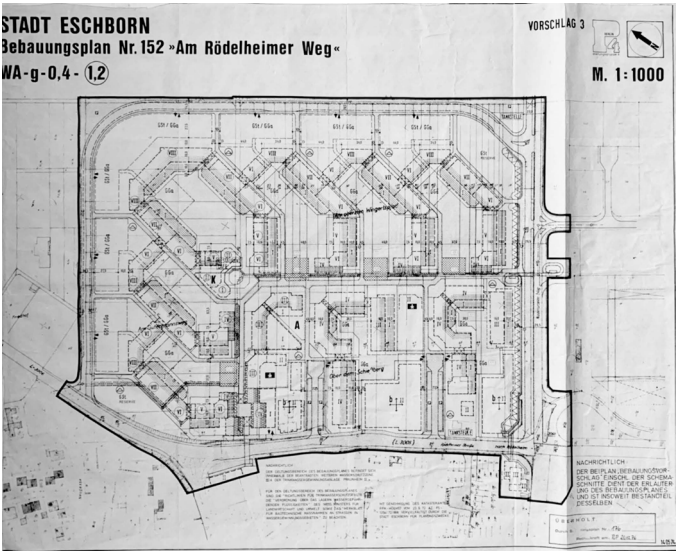
Die Anfänge des Neubaugebiets Am Rödelheimer Weg reichen über ein halbes Jahrhundert zurück: In einem 1969 aufgestellten Flächennutzungsplan wurde die ehemals landwirtschaftlich genutzte Randfläche der Stadt erstmals für den Wohnbau ausgewiesen (Stadt Eschborn 1969). Das hier angedachte Wohngebiet sollte Neubürger*innen Platz bieten, die sich beispielsweise aufgrund ihrer Anstellung in den jüngst angesiedelten Gewerbebetrieben in der expandierenden Vorortgemeinde niederließen. Die städtischen Politiker*innen bemühten sich dabei nicht nur um das Auffangen der aktuellen Wohnraumnachfrage, sondern planten bereits für die Zukunft: Auf der Grundlage von Prognosen der Regionalen Planungsgemeinschaft Untermain war in Eschborn ein Bevölkerungsanstieg von rund 18.000 im Jahr 1971 auf 35.000 Einwohner*innen bis ins Jahr 1985 vorgesehen (Stadt Eschborn/Regionale Planungsgemeinschaft Untermain 1972: 9).

Die Prognose orientierte sich an der Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Main-Gebiet der 1960er Jahre. Als Ballungsraum, der neben der Großstadt Frankfurt noch andere Zentren wie Wiesbaden und Darmstadt verbindet, war die Region aus mehreren Kernstädten heraus vom Suburbanisierungsprozess beeinflusst. Ende der 1960er Jahre war das Wachstum der Rand- und Umlandgemeinden hier ähnlich wie im Rest der Bundesrepublik auf einem Höhepunkt angelangt (Soyka 2012: 125–127). Der Suburbanisierungsprozess hatte bereits seine Spuren hinterlassen. Neue Wohn- und Gewerbegebiete erweiterten die Ortschaften und prägten ein neues Siedlungsbild. Und obwohl die Gemeinden – im Gegensatz zu den Kernstädten – zumindest finanziell von den Entwicklungen profitierten, wurden auch hier in den 1970er Jahren die ersten besorgten Stimmen laut, die eine Eindämmung der Suburbanisierung forderten. Kritisiert wurde besonders die ungeordnete Zersiedelung der Umlandgemeinden in die Peripherie, deren langfristige Planung eine Herausforderung für die beteiligten Kommunalpolitiker*innen darstellte (Woyke 2006).

Unter anderem als Antwort darauf führte die Bundesregierung 1971 das Städtebauförderungsgesetz ein. Es förderte nicht nur Sanierungsmaßnahmen in den Innenstädten mit dem Ziel einer Abbremsung der Randwanderung, sondern ermöglichte zudem eine aktivere Entwicklungsplanung kleinerer Städte und Gemeinden. Ihnen kam vor allem der Abbau finanzieller Hürden durch die Beteiligung von Bund und Ländern an Erneuerungsmaßnahmen zugute (Harlander 1999: 301–302). Auch die Eschborner Politiker*innen hofften, durch die Ausweisung städtischer Entwicklungsbereiche vom Städtebauförderungsgesetz zu profitieren. Sie nutzten die Gelegenheit zur Konkretisierung der städtischen Bauabsichten und schrieben in einem städtebaulichen Wettbewerb 1972 die Konzeption für drei Planungsgebiete aus – darunter auch das Planungsgebiet II Am Rödelheimer Weg (Stadt Eschborn/Regionale Planungsgemeinschaft Untermain 1972: 9).

Aus den eingereichten Entwürfen wurde das Konzept der Berliner Planungsgruppe P4 zum Sieger des Wettbewerbs gekürt. Ihr Entwurf, der zur Grundlage für den Bebauungsplan wurde, sah eine Dreiteilung des Gebiets vor: Ein Teil war Einfamilienhäusern vorbehalten, die als Eigenheime erworben werden konnten; ein Übergangsbereich sah daran anknüpfend mehrere Wohnblöcke in drei- bis vierstöckigem Geschosswohnungsbau vor; zuletzt wurden die erstgenannten Areale von einer größeren, L-förmigen Wohnhofzone umschlossen, die aus mehreren achtgeschossigen Baukomplexen mit Innenhöfen bestanden. Insgesamt sollten in dem Areal über 1.500 Wohnungen für rund 4.500 Menschen entstehen. Daneben waren zwei städtische Kindergärten, eine Altenwohnstätte und ein sogenanntes Kommunikationszentrum mit Versammlungssaal, Straßencafé und Restaurant geplant (Stadt Eschborn/Planungsgruppe P4 1973: 11–14).

Abb. 1: Der erste Bebauungsplan auf Grundlage des Konzepts der Planungsgruppe P4 (Stadt Eschborn 1974)



Die Umsetzung des Planungsgebiets Am Rödelheimer Weg hatte von den drei vorgesehenen Planungsgebieten die höchste Priorität: zum einen aufgrund der nach wie vor steigenden Nachfrage nach Wohnraum, zum anderen aufgrund der Grundstückspreise, die seit der Ausweisung als Wohnbaufläche ungebremst nach oben schossen. Um den Spekulationen Einhalt zu gebieten, entschlossen sich die städtischen Gremien, das komplette Gebiet aufzukaufen. Einen Großteil der Fläche verkauften sie weiter an die damals noch gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft

Nassauische Heimstätte, heute fusioniert zur Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte/Wohnstadt. Die Heimstätte verpflichtete sich bis 1976 zur Bebauung der Wohnhofzone, die übrigen Bereiche des Rödelheimer Wegs verblieben in den Händen des stadteigenen gemeinnützigen Wohnungsunternehmens (Stadt Eschborn 1973).

Nun hätte die Bebauung beginnen können – doch es kam zu ersten Verzögerungen in der Verwirklichung des Baugebiets, als ein Gutachten der Regionalen Planungsgemeinschaft Untermain einen deutlichen Rückgang des Bevölkerungswachstums vorhersagte (Regionale Planungsgemeinschaft Untermain 1973). Die Planungsgemeinschaft reagierte damit auf die Wende im Bevölkerungswachstum 1972: Erstmals wurden mehr Sterbefälle als Geburten verzeichnet. Was lange Zeit als »Pillenknick« bekannt war, in Referenz auf die Verbreitung des Verhütungsmittels seit Ende der 1960er Jahre, wird heute mit einem Wandel in Ehe und Familie sowie dem Abklingen eines Nachholbedarfs aus dem Zweiten Weltkrieg in Verbindung gebracht (Ehmer 2004: 44–45). Zusätzlich zeichneten sich auf dem Wohnungsmarkt Tendenzen für eine gesunkene Nachfrage nach Mietwohnungen im suburbanen Raum ab. Dies lag einerseits an einer Abkehr vom Mietwohnen im Allgemeinen und einem Bauboom im Bereich der Einfamilienhäuser, der sich infolge der gestiegenen Löhne und der Inflation Anfang der 1970er entwickelte. Andererseits gewann im Laufe des Jahrzehnts das Wohnen in der Kernstadt wieder an Attraktivität, das suburbane Wachstum klang ab (Kühne-Büning/Plumpe/Hesse 1997: 170–173). Nachdem die Stadt in den 1960er und frühen 1970er Jahren in eine Krise geraten war, wie der Deutsche Städtetag 1971 diagnostizierte (Meyer/Meyer-Woeller 2005: 102), war nun ein Wandel erkennbar, der durch Reattraktivierungs- und Sanierungsmaßnahmen in den Innenstädten vorangetrieben wurde. Urbanität bekam ein neues gesellschaftliches Gewicht, die Innenstadt als Wohnort erlebte ein Revival (Holl/Jessen 2007: 276–278). Attraktiv blieben die Vororte dagegen vor allem für junge Familien, deren Wohnbedürfnisse meist mit dem Wunsch nach einem Eigenheim im Grünen verbunden waren (Kuhn 2006: 78).

Die Entwicklungen veranlassten die Eschborner Politiker*innen dazu, den Bebauungsplan für den Rödelheimer Weg anzupassen, und einen Großteil des Geschosswohnungsbaus vor den Wohnhöfen durch weitere Einfamilien- und Reihenhäuser zu ersetzen (Kiekheben-Schmidt 1976). Bis 1978 entstanden in diesem Teil des Baugebiets vorrangig Eigenheime, geförderter Wohnraum wurde speziell für Aussiedler*innen und Senior*innen ausgewiesen (Birkenmaier 1978). Während der stadteigene Bereich des Planungsgebiets bebaut und teils schon bezogen wurde, herrschte in der angedachten Wohnhofzone noch immer Stillstand: Es erwies sich als unerwartet schwierig, einen Investor für die achtgeschossigen Wohnblöcke zu finden. Doch nicht nur die verantwortliche Wohnungsbaugesellschaft schob den Bau auf, auch die städtischen Vorstellungen für die Wohnsiedlung hatten sich in der Zwischenzeit verändert. Vor dem Hintergrund der gestiegenen Nachfrage nach

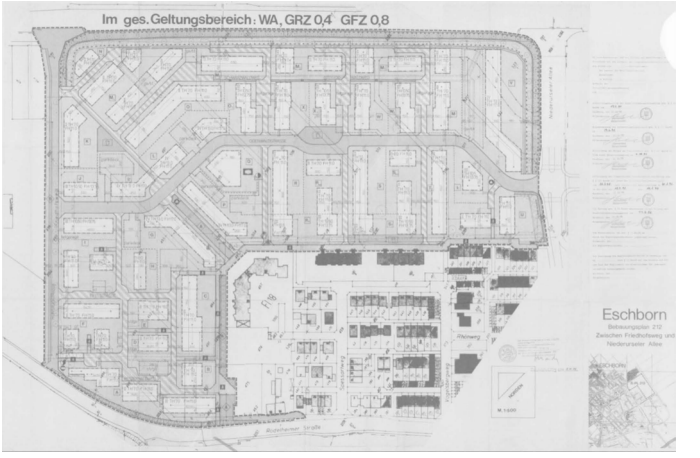
Eigenheimen und gestützt von den Planungszielen der CDU, die 1977 die alleinige Mehrheit im Stadtparlament übernommen hatte, verfolgte die städtische Politik einen neuen Kurs: Anstelle der Expansions- und Verdichtungstendenzen der frühen 1970er Jahre strebte sie eine gemäßigtere Stadtentwicklung an. In der Praxis ergab sich daraus eine Verringerung von Geschossbau zugunsten von Einfamilienhäusern und eine verstärkte Einplanung von Frei- und Grünflächen (Du Bois 1996: 22).

Damit folgte die Planungspolitik der CDU nicht nur der veränderten Nachfragesituation auf dem Wohnungsmarkt, sondern auch dem Wandel städtebaulicher Leitbilder. Als monoton und lebensfeindlich hatten die Stadterweiterungen und Großsiedlungen der 1960er Jahre zunehmend Kritik in Politik und Öffentlichkeit erfahren. Der städtebauliche Blick richtete sich vor allem seit der Mitte der 1970er Jahre zunehmend auf das Stadtinnere – und auf seine Geschichte: Das Denkmalschutzjahr 1975 und das Aufkommen der ersten Denkmalschutzgesetze in den Ländern zeugten von einem gewachsenen Stellenwert historischer Bausubstanz und ebneten den Weg für umfangreiche Sanierungsmaßnahmen (Harlander 1999: 333–334). Obwohl sich letztere vorrangig im Eschborner Ortskern zeigten, hinterließ der Wandel der Leitbilder auch am Rödelheimer Weg seine Spuren. Die Kommunalpolitiker*innen legten einen neuen Schwerpunkt auf Wohnqualität anstelle von Dichte, sowie auf den Erhalt von Grün und dörflichen Strukturen (Du Bois 1996: 2–23).

In den 1980er Jahren nahm die Stadt Verhandlungen mit der Wohnungsbaugesellschaft auf, um die Planung des Rödelheimer Wegs an diese Leitlinien anzupassen und die Bebauung des Wohngebiets einzuleiten. Die Aushandlung eines für beide Parteien annehmbaren Kompromisses kostete sowohl die Stadt als auch die Baugesellschaft mehrere Jahre und erhebliche finanzielle Verluste: Eine Einigung auf eine veränderte Planung und Finanzierung wurde erst 1990 erzielt (Stadt Eschborn 1990a). Mit dem neuen Baukonzept waren die ehrgeizig geplanten Wohnkomplexe der frühen 1970er Jahre Geschichte: Stattdessen sah es vor allem Mehrfamilien- und Reihenhäuser vor, einzelne Geschossbauten blieben auf Forderung der SPD-Fraktion hin erhalten (Stadt Eschborn 1992).

Die Bebauung des Gebiets begann 1994, seine Fertigstellung zog sich jedoch bis in die 2000er Jahre. Erst Ende der 1990er Jahre wurde das Herzstück des Wohngebiets Am Rödelheimer Weg in Angriff genommen: das sogenannte Erlebnishaus. Als »Ort der Begegnung für unterschiedliche Altersgruppen« (Stadt Eschborn 2002) ersetzte es die ursprünglich angedachten Gemeinbedarfseinrichtungen und vereinte neben einer Kindertagesstätte auch Räumlichkeiten für Jugendliche, Seniorengruppen und Vereinsarbeit (Ebd.). Im Jahr 2006 wurde mit dem Bau des letzten Mehrfamilienhauses begonnen und der Rödelheimer Weg kam zu einem Abschluss. Im Ergebnis präsentierte sich ein Quartier mit mehr als 200 Einfamilienhäusern und 300 Wohnungen, in dem heute etwa 1.500 Menschen leben (Stadt Eschborn 2006).

Abb. 2: Der 1992 verabschiedete Bebauungsplan für das Wohngebiet Am Rödelheimer Weg (Stadt Eschborn 1992)



Der Rödelheimer Weg im Brennpunkt öffentlicher Debatten

Von der ersten Stunde seiner Planung an war das Baugebiet Am Rödelheimer Weg ein strittiges Thema in Eschborn. Die stetigen Verzögerungen und die Steigerung der Kosten erhöhten in Verbindung mit der sich zuspitzenden Wohnungsknappheit in der Stadt die Brisanz der Konflikte. Die Kontroversen um den Rödelheimer Weg wurden daher nicht nur innerhalb der städtischen Politik ausgetragen, sondern auch in der Bürgerschaft aufgegriffen.

Schon 1972 erregte das Baugebiet vor dem Hintergrund der mit ihm verbundenen Kosten für die Stadt Eschborn Aufsehen in der regionalen Presse. Zur Eindämmung der Preisexplosion und der Grundstücksspekulation hatte die Stadt Kredite in Höhe von 20 Millionen D-Mark aufgenommen, um das Gelände aufzukaufen – eine Maßnahme, die als vorschnell, unüberlegt und riskant bemängelt wurde (Huth 1973). Obwohl die städtischen Gremien sich bemühten, die Hintergründe hinter dieser Entscheidung offenzulegen, wurden die Vorwürfe in den darauffolgenden Jahren immer wieder aufs Neue aufgegriffen. Insbesondere in den 1980er Jahren, ausgelöst durch die Aufnahme der Verhandlungen zwischen der Stadt und der Wohnungsbaugesellschaft sowie das Bekanntwerden der finanziellen Verluste der Stadt am Baugebiet, flammte die Kritik an den getätigten Ausgaben erneut auf (BGE Eschborn 1981).

Mit der Veröffentlichung des ersten Entwurfs der Planungsgruppe P4 wurde die Planung des Wohngebiets selbst zum Thema in der Bürgerschaft. Anfang der 1970er Jahre formierten sich Bürger*innengruppen und Gesprächsforen, die sich mit Pla-

nungsfragen und -heraus-forderungen befassten. Dabei handelte es sich nicht um eine genuin Eschborner Entwicklung: In der gesamten Bundesrepublik bildeten sich seit den späten 1960er Jahren Bürger*innenbewegungen als Folge eines neuen politischen Bewusstseins, das mit der 1968er-Bewegung, aber auch mit der Politik Willy Brandts einherging (Flagge 1999: 860). Mit dem Ziel der Rückeroberung städtischer Räume wandten sich diese Bewegungen explizit der Stadtplanung zu: Sie forderten eine stärkere Mitbestimmung, ein Aufbrechen der Autorität kommunaler Planung und eine erhöhte Transparenz in städtebaulichen Prozessen. Damit waren sie Treiber eines grundlegenden Wandels in der Planungskultur, die sich von der technokratischen Vorgehensweise der 1960er Jahre entfernte und partizipativer wurde (Othengrafen/Sondermann 2015: 7).

In Eschborn setzte sich der Arbeitskreis Urbs Humana in besonders öffentlichkeitswirksamer Weise mit dem Wohngebiet auseinander. Er hatte sich 1970 aus dem Motiv heraus gegründet, auf die Stadtplanung Eschborns einzuwirken, um – nach eigener Aussage – eine menschlichere Stadt zu schaffen (Urbs Humana 1974). Mit der menschlichen Stadt griff der Arbeitskreis eine Phrase auf, die in den 1970er Jahren weithin diskutiert wurde – so auch beim Städtetag 1973: Sie forderte eine Abkehr von der Stadtentwicklung der vergangenen Jahre, die die Lebensqualität hintenangestellt und eine geradezu menschenfeindliche Umwelt produziert habe (Meyer/Meyer-Woeller 2005: 103–104). Vor diesem Grundsatz kritisierte Urbs Humana die vorgelegten Pläne für den Geschossbau am Rödelheimer Weg und warnte vor der Entstehung der geplanten »Massen-Quartiere« (Urbs Humana 1974). Zugleich betonte die Initiative die eigene Verantwortung zur Vorlage konkreter städteplanerischer Alternativen und veröffentlichte Planungsskizzen mit Vorschlägen zur Verkehrsführung oder zur Abänderung der Bebauung speziell in der Wohnhofzone. Urbs Humana bemängelte aber neben den Inhalten auch den Planungsprozess der Stadt, in dem sich der Arbeitskreis nicht genügend gehört sah. Unter den Vorwürfen einer intransparenten oder undemokratischen Planung forderte die Gruppe eine stärkere Bürger*innenbeteiligung ein (Urbs Humana 1973). Doch der kritische, teils polemische Ton der Sprecher*innen des Arbeitskreises erregte den gegenteiligen Effekt: Die Stadtverordnetenversammlung, die noch 1970 explizit die Unterstützung des Arbeitskreises beschloss, ging kaum und immer seltener auf die Vorschläge der Initiative ein und äußerte sich öffentlich zunehmend negativ zu Urbs Humana. Aus diesem Grund und anhand eines nachlassenden Interesses in der Bürgerschaft löste sich der Arbeitskreis Anfang des Jahres 1975 auf (Konanz 1975).

Doch nicht nur Bürger*inneninitiativen und neugegründete Arbeitskreise beteiligten sich zu Beginn der 1970er Jahre an den Visionen zum Rödelheimer Weg; die Planungseuphorie erfasste auch etablierte Vereine und die Kirche. So richtete das Volksbildungswerk ein regelmäßiges »Bürgergespräch zur Stadtentwicklung« ein, die katholische Kirchengemeinde veranstaltete ebenfalls Gesprächs- und Diskussionskreise. Hinzu kamen städtische Bemühungen zur Stärkung der Partizipation

(Stadt Eschborn 1973a). Sie beruhten auf den Vorgaben des Städtebauförderungsgesetzes von 1971, in dem sich der Wandel der Planungskulturen niedergeschlagen hatte. Es schrieb explizit eine Beteiligung der Bürgerschaft an Planungsprozessen vor (Städtebauförderungsgesetz 1971). Daher wurde die Bebauung des Rödelheimer Wegs in einer eigens gegründeten Stadtplanungskommission sowie in mehreren Bürger*innenversammlungen vor- und zur Diskussion gestellt: Sie thematisierten die Planung, Gestaltung und Verkehrsführung des Viertels (Stadt Eschborn 1973a). Doch auch von städtischer Seite funktionierte die Bürger*innenbeteiligung keineswegs so wie erhofft: Nach nur einem Jahr löste der Landrat die Stadtplanungskommission aufgrund von rechtlichen Streitigkeiten auf (Landratsamt Main-Taunus-Kreis 1974).

Mit dem Abklingen der Bürger*innenbeteiligung und dem anhaltenden Stillstand auf großen Teilen des Baugebiets verschwand der Rödelheimer Weg vor allem zum Ende der 1970er Jahre fast vollständig aus den öffentlichen Debatten – andere Baugebiete und Projekte bestimmten den Diskurs. Auch die Änderung des Bebauungsplans 1976 wurde vor allem in der städtischen Politik thematisiert, der darauffolgende Beginn der Bebauung mit den ersten Einfamilienhäusern löste nur ein geringes Echo in der Öffentlichkeit aus (Birkenmaier 1978). Der Wegfall partizipativer Strukturen und das sinkende Interesse der Eschborner Bürger*innen war nicht allein auf den spezifischen Stand des Bauprojekts zurückzuführen. In zahlreichen Städten und Gemeinden zeigte sich ab Mitte des Jahrzehnts ein Rückgang der Bürger*innenbeteiligung – die Aufbruchsstimmung der frühen 1970er Jahre verflüchtigte sich, viele Beteiligungsangebote hatten sich den Bürger*innen als ineffektiv, kompliziert und alternativlos präsentiert (Selle 1996: 63–64). Erst um 1980 kam mit der Bildung grün-alternativer Fraktionen eine neue städtische Protestkultur auf (Haumann 2015: 101–102).

So auch in Eschborn: Anfang der 1980er Jahre brachte eine neu gegründete Wähler*innengemeinschaft das Gebiet Am Rödelheimer Weg wieder ins Gespräch. Im Zuge der Kommunalwahl 1981 nutzte die Bürgergemeinschaft Eschborn (BGE) die lange Brachlage des Baugebiets als Wahlkampfthema für sich, und warb mit ihrem Einsatz für eine möglichst zügige Schaffung von Wohnraum auf dem Gelände. Dabei setzte sie mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen Zeichen, wie der Errichtung eines »Protest-Turms« oder der Besetzung des Baugebiets im März 1981 (o.V. 1981).

Während die Protestaktion vor allem dazu diente, die etablierten Parteien unter Druck zu setzen und Aufmerksamkeit für das Thema zu generieren, griff die Bürger*innengemeinschaft daneben noch eine weitere Kontroverse auf, die bis dahin weitgehend innerhalb der Stadtverordnetenversammlung geführt worden war: die Frage danach, wie sozial der Rödelheimer Weg sein sollte. Die Kürzung von Sozialwohnungen infolge der Aufgabe des Geschossbaus zugunsten von Einfamilien- und Reihenhäusern hatte bereits in den 1970er Jahren Debatten aufgeworfen, die jedoch vor allem zwischen den verantwortlichen Politiker*innen ausgetragen wur-

den (Kiekheben-Schmidt 1975). Als der Bebauungsplan 1990 zum zweiten Mal verändert werden sollte und die geplanten Wohnhöfe wegfielen, gelangte das Thema verstärkt in die Öffentlichkeit. Neben dem politischen Einsatz der Opposition aus SPD und BGE in der Stadtverordnetenversammlung übten auch Presse und Bürger*innen Druck auf die städtische Politik aus: In Leserbriefen und Zeitungskommentaren wurde die deutlich geringere Anzahl an Wohnungen sowie der Wegfall von gefördertem Wohnraum kritisiert (Hoerttrich 1990). Die Bemühungen erzielten zumindest einen Teilerfolg: Im März 1992 stimmte die Stadtverordnetenversammlung einer Aufstockung des Wohnraums und einer höheren Zahl an Geschossbauten zu (Stadt Eschborn 1992). Mit dem darauffolgenden Baubeginn ebbten die Diskussionen um den Rödelheimer Weg ab.

Ein neues altes Selbstbild: Die Vermarktung des Kleinstädtischen

Trotz – oder vielleicht gerade wegen – seiner holprigen Geschichte wurden der Abschluss der Planungen und der Beginn der Bebauung seitens der städtischen Politiker*innen als Meilenstein gefeiert. Sowohl der Ortsverband der CDU als auch der SPD nahm die lange aufgeschobene Verwirklichung des Rödelheimer Wegs während der Bürgermeisterwahlen 1995 wie auch bei den Kommunalwahlen 1997 für sich ein. In ihren Erfolgsnarrativen betonten die Parteien zum einen die städtebauliche Leistung, mit dem Rödelheimer Weg die letzte große Baulücke der Stadt zu schließen, zum anderen die soziale Errungenschaft der Schaffung von Wohnraum und Gemeinbedarfseinrichtungen für rund 1.500 Menschen (CDU Eschborn 1993; SPD Eschborn 1995).

Die Nachfrage nach Wohnraum im Ballungsgebiet Rhein-Main war nach wie vor hoch, auch in den Umlandgemeinden – obwohl die Dynamik des Suburbanisierungsprozesses im Laufe der 1990er Jahre abflachte (Soyka 2012: 129–130). Parallel zeigten sich Tendenzen zur Reurbanisierung: Die Stadt erfuhr eine neue Bedeutung in der Region. Der Randwanderungsprozess war damit einem komplexen Netz aus inner- und überregionalen Migrationsströmen gewichen, die von zahlreichen Faktoren abhängig waren. Aus den Umlandgemeinden hatten sich eigene klein- und mittelstädtische Zentren entwickelt, die zunehmend unabhängiger von der Kernstadt waren und mit ihr in Konkurrenz traten (Brake/Dangschat/Herfert 2001: 8–9). Im steigenden globalen und regionalen Wettbewerb der Städte und Gemeinden bekamen daher Stadtmarketing und städtische Imagebildung einen neuen Stellenwert – nicht nur mit dem Ziel der Anziehung von Gewerbebetrieben, sondern auch von privaten Haushalten (Schott 2016: 170–171; Brake 2004: 197–198).

Die städtischen Gremien Eschborns bemühten sich daher parallel zur politischen Vermarktung des Baugebiets Am Rödelheimer Weg um eine aktive Werbung zum Verkauf der Grundstücke und zur Besiedelung des Wohngebiets. Schlüsselele-

ment war dabei das Framing des Viertels als Raum der generationenübergreifenden Begegnung: Der Rödelheimer Weg sollte vor allem Senior*innen und jungen Familien ein Zuhause bieten. Ausgangspunkt dieser Idee war die bestehende Altentagesstätte, die bereits in den 1970er Jahren in dem durch die städtische Wohnungsbaugesellschaft bebauten Areal des Rödelheimer Wegs entstanden war. Ihrer Erweiterung schlossen sich nun weitere geförderte Wohnungen für Senior*innen und behinderte Menschen, aber auch für einkommensschwache Familien an (Stadt Eschborn 1991).

Auf diese Weise wurden die städtischen Politiker*innen den Forderungen nach einer stärkeren Einbeziehung von öffentlich gefördertem Wohnraum in das Neubaugebiet gerecht, bestimmten aber gleichzeitig die Zielgruppen für diese Wohneinheiten. Mit weiteren Wohnprojekten, die die Stadt Eschborn gemeinsam mit der verantwortlichen Wohnungsbaugesellschaft ins Leben rief, bemühte sie sich vor allem um die Anziehung von Familien mit Kindern, um eine Belebung und Durchmischung des Viertels voranzutreiben. Daneben warb die Stadt mit Pilotprojekten wie dem Programm »Leben im Wohnquartier – Wohnstift« (Kalinowski 1995). Dabei sicherten sich Käufer*innen eines Eigenheims schon mit dem Einzug ein ideelles Wohnrecht auf einen Platz in der Altenwohnanlage Am Rödelheimer Weg. (Zukünftige) Senior*innen, die einen Heimplatz in Anspruch nahmen, könnten so in ihrer gewohnten Nachbarschaft bleiben – dahinter stand der Gedanke der Entstehung einer festen, nachbarschaftlichen Gemeinschaft, die über die Generationen und die Zeit hinweg erhalten bliebe (Ebd.).

Das Imagekonzept des Rödelheimer Wegs war die Antwort Eschborns auf die veränderte Rolle, die der suburbane Raum in den 1990er Jahren erhalten hatte. Während die Umlandgemeinden noch in den 1970er Jahren von Familien geprägt waren, präsentierte sich die Bevölkerung der 1990er Jahre deutlicher heterogener. Das Umland war zur Wohnrealität für breite Bevölkerungsschichten geworden und zunehmend zog es auch Singles, Paare und Senior*innen in die Vororte (Brake/Einacker/Mäding 2005: 20–21). Mit dem Ziel einer eng geknüpften Nachbarschaft wollten die städtischen Gremien Eschborns einer Vereinzelung dieser Gruppen entgegenwirken. Die Konzentration auf Senior*innen lässt sich dabei auf den demographischen Wandel und die daraus resultierenden Überalterungsdiskurse zurückführen, die in der Bundespolitik im Hinblick auf die Rentenreform von 1989 geführt wurden (Hardach 2008: 95), die aber auch ihren Einzug in kommunalpolitische Diskurse fanden: Eschborn stellte sich mit Konzepten wie *Am Rödelheimer Weg* und mit ersten Überlegungen zur Ausarbeitung eines Altenplans zunehmend auf die Herausforderung durch eine älter werdende Bevölkerung ein (Stadt Eschborn 1990).

In der Ausgestaltung des Viertels folgten die städtischen Gremien einem städtebaulichen Trend, der sich bereits seit den 1980er Jahren zum musterhaften Idealtypus entwickelte. Das Leitbild der Europäischen Stadt orientierte sich an einem historischen Idealbild europäischen Städtebaus aus dem 19. Jahrhundert und stellte Nutzungsmischung, Vielfalt und Dichte in den Vordergrund. In Verbindung

mit einer attraktiveren städtischen Umwelt und einer nachhaltigen Stadtentwicklung sollte es langfristig die Lebensqualität in Städten steigern (Holl/Jessen 2007: 296). Auch wenn Eschborn nicht auf eine Historie als Stadt zurückblicken konnte, zeigten sich doch Spuren des Leitbilds im Viertel Am Rödelheimer Weg – angepasst an die Möglichkeiten und Lebensrealitäten der Kleinstadt. So bemühten sich die städtischen Politiker*innen, mit einem Block aus Energiesparhäusern den zunehmenden Forderungen nach nachhaltigerem und umweltfreundlicherem Städtebau Rechnung zu tragen (Kalinowski 1995). Eine Durchmischung des Viertels sollte durch die Verbindung unterschiedlicher öffentlicher Einrichtungen im sogenannten Erlebnishaus erreicht werden, sowie durch die Schaffung einer heterogenen Nachbarschaft zwischen Familien, Singles und der Altentagesstätte (Stadt Eschborn 2022).

Diese Nachbarschaft, die die Stadt in den 1990er Jahren bewarb – familiär, ruhig, beständig – unterschied sich in weiten Teilen von der früheren Konzeption des Wohnbaugebiets. Dies ist auch auf einen Wandel der Zielgruppen für den Rödelheimer Weg zurückzuführen: In den 1990er Jahren erwartete die Stadt vor allem den Zuzug von Senior*innen und jungen, mittelständischen Familien, die einen Rückzugsort aus der Großstadt suchten. In den wachstumsstarken 1970er Jahren dagegen hatte die Stadt mit einer deutlich höheren Anzahl an Frankfurter Arbeitnehmer*innen gerechnet, die es aufgrund zu hoher Mieten und der Wohnungsknappheit der Großstadt ins Umland verschlug. Das damals vorgesehene Viertel orientierte sich daher an städtischen Maßstäben: In den Wohnhöfen der Nassauischen Heimstätte sollten urbane Nachbarschaften entstehen, mit gemeinschaftlich nutzbaren Räumen in jedem der thematisch unterschiedlichen Baukomplexe. Als Identifikationspunkte sollten sie durch einen Hauptspazierweg verbunden werden, entlang dessen kleinere Läden und Gastronomien vorgesehen waren. Auch das Konzept des angedachten Kommunikationszentrums fügte sich in diese Leitlinie ein: Mit Straßencafé und Versammlungssaal sollte es zu einem Ort des kulturellen und demokratischen Austauschs avancieren (Stadt Eschborn/Planungsgruppe P4 1973: 7–8, 13). Das später verwirklichte Pendant zu dem Kommunikationszentrum war das Erlebnishaus, das in seiner Rolle als Begegnungsort das Konzept der generationenübergreifenden Gemeinschaft unterstützt. Als Herzstück des Wohngebiets vereint es Kindertagesstätte, Vereinsheim und Versammlungsort und bietet so Kindern und Jugendlichen, Senior*innengruppen und Vereinen Platz. Das Erlebnishaus fungiert als Begegnungsort für die gesamte Nachbarschaft (Stadt Eschborn 2022).

Abb. 3: Das Erlebnishaus in Eschborn

Noah Nätscher 2022

Vor dem Hintergrund der intensiven Werbung der Stadt für das Wohngebiet Am Rödelheimer Weg, aber auch bedingt durch die steigende Zahl an Wohnungssuchenden in Eschborn und die Wohnungsknappheit im Ballungsraum Rhein-Main, war die hohe Nachfrage nach Grundstücken in dem Neubaugebiet wenig verwunderlich. Die Integration des neuen Viertels in die bestehende Stadtstruktur gelang allerdings nur schleppend. Noch 1997 kritisierten Bewohner*innen den fehlenden Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr in den Ortskern Eschborns und betonten die Schwierigkeiten, soziale Kontakte außerhalb des Wohngebiets zu knüpfen (Propson-Hauck 1997). Und auch innerhalb des Quartiers mangelte es in allen Altersgruppen an gemeinschaftlich nutzbaren Räumen, die die Herausbildung einer Gemeinschaft und die Identifikation mit dem Wohngebiet Am Rödelheimer Weg fördern könnten: Ende der 1990er Jahre konnte der Rödelheimer Weg nur einen Spielplatz vorweisen; das lange geplante sogenannte Kinderhaus, in dem auch weitere Gemeinschaftseinrichtungen unterkommen sollten, ließ aufgrund von Uneinigkeiten der städtischen Politik hinsichtlich des Konzepts auf sich warten (Wehr 1997; Kiekheben-Schmidt 1995). Als es 2002 schließlich unter dem Namen Erlebnishaus verwirklicht wurde, wurde es rasch von der Bevölkerung angenommen. Bis heute handelt es sich um eine viel genutzte Einrichtung, in der unter anderem feste Sportangebote, Vorträge und private Feiern stattfinden; auch ein selbstverwaltetes Senior*innencafé etablierte sich (Stadt Eschborn 2003). Das Erlebnishaus bleibt allerdings der einzige Identifikationspunkt im Neubaugebiet Am Rödelheimer Weg. Bis auf zwei Spielplätze entstanden keine öffentlichen Räume oder Plätze. Auch aus der »Skulpturenachse«, einem Projekt zur Gestaltung des Stadtgebiets mit Kunst und

Skulpturen, wurde der Rödelheimer Weg (bisher) ausgespart (Magistrat der Stadt Eschborn 2008). Das Viertel präsentiert sich damit als reine Wohnzone nach dem Vorbild der klassischen Einfamilienhaussiedlung.

Fazit

Im Rückblick auf die rund 35-jährige Entstehungsgeschichte des Eschborner Wohngebiets *Am Rödelheimer Weg* werden die grundlegenden Veränderungen von der Ausarbeitung seiner frühesten Planungskonzepte Anfang der 1970er Jahre bis zur Fertigstellung des letzten Wohnhauses 2007 deutlich (Schiefenhövel 2007). Beispielhaft zeigt es dabei den enormen Wandel suburbaner Stadtbauvisionen und -vorstellungen im Lauf der Jahrzehnte.

Während die Planer*innen der 1970er Jahre noch den Fokus auf Expansion und Verdichtung legten, rückten diese Ziele vor dem Hintergrund einer Abnahme des suburbanen Bevölkerungswachstums Stück für Stück zurück. Im Gleichklang mit dem allgemeinen Wandel städtebaulicher Zielsetzungen verschob sich auch in Eschborn der Blickpunkt hin zu Sanierung und Erhaltung der Ortsstruktur. Konkret resultierte dies in der Abkehr von der vorgesehenen Großsiedlung und den darin angedachten Hochhäusern: Anstelle der Errichtung einer hohen Menge an möglichst dichtem und günstigem Wohnraum entwickelte sich das Schlagwort »Wohnqualität« zur Leitlinie der 1980er und 1990er Jahre. Ziel war die Schaffung einer flachen, aufgelockerten Siedlungsstruktur; Dieser fundamentale Wandel war nicht nur eine Konsequenz kommunalpolitischer Veränderungen, sondern folgte strukturellen und wirtschaftlichen Entwicklungen wie auch zeitgenössischen städtebaulichen Diskursen. Dies wird gerade am Beispiel Eschborn deutlich: in der praktischen Umsetzung der Planung, aber auch in den Debatten zwischen Politik und Öffentlichkeit.

Die zunehmende Mitwirkung der Bürgerschaft und die Einforderung einer Beteiligung an städtischer Planung ist dabei Ausdruck der Demokratisierung von Stadtplanung seit den 1970er Jahren (Haumann 2015: 87). In Eschborn wird sie anhand von Flugblättern und Leserbriefen, durch Gesprächskreise und Bürger*inneninitiativen sichtbar. Hinter ihnen stand eine Reihe unterschiedlicher Akteur*innen – sowohl städtisch als auch zivilgesellschaftlich –, die ihre Bedürfnisse und Vorstellungen in dem neuen Wohngebiet umsetzen wollten. Die Konflikte zwischen ihnen behandelten städtebaulich-ästhetische, aber auch infrastrukturelle, bis hin zu sozialen Gesichtspunkten. Sie wurden in unterschiedlichem Maße von der städtischen Planung aufgegriffen: Während sich die Politiker*innen Eschborns noch in den 1970er Jahren offen für konkrete Planungsvorschläge zeigten und bürgerliches Engagement teils aktiv förderten, stellte sich die Situation in den späten 1980er Jahren anders dar. Bei der Neuplanung des Gebiets bemühte sich

die Stadt weniger stark um eine Einbindung der Öffentlichkeit zur Mitgestaltung: Bedingt war das einerseits durch den fehlenden Handlungsspielraum der Stadt in den Verhandlungen mit der Wohnungsbaugesellschaft – andererseits war auch in der Bürgerschaft die Initiative zur stadtplanerischen Beteiligung gesunken. Diese kam erst wieder mit der Frage nach der künftigen sozialen Struktur Eschborns auf: eine Frage, die das grundsätzliche Selbstverständnis der Stadt berührte.

Das Baugebiet Am Rödelheimer Weg wurde dabei zum Spiegel der städtischen Repräsentation Eschborns. Das zeigt sich besonders im direkten Vergleich zwischen den Planungsentwürfen der frühen 1970er Jahre und ihrer Umsetzung in den 1990er Jahren. Auf der Basis der ersten Entwürfe der Planungsgruppe P4 sah die Stadt die Schaffung eines urbanen Quartiers vor. Es sollte die erwartete Nachfrage nach günstigem und sozial gefördertem Wohnraum decken und dabei die dichte Bebauung mit Konsum- und Freizeiteinrichtungen verbinden. Mit dem Ziel der weiteren Expansion präsentierte sich Eschborn als angehende Satellitenstadt: ein Vorort mit städtischem Charakter, der als Wohn- und Lebensraum in direkte Konkurrenz zum benachbarten Frankfurt trat.

Die Umsetzung verleiht Eschborn jedoch ein anderes Gesicht: In Reaktion auf den demographischen Wandel und die veränderte Nachfragesituation auf dem Wohnungsmarkt entstand am Rödelheimer Weg ein Viertel, das speziell auf die Bedürfnisse von Senior*innen und jungen Familien ausgerichtet ist. In das Konzept des Begegnungsraums der Generationen fügt sich das Erlebnishaus ein, das das angedachte Kommunikationszentrum ersetzte. Genutzt wird es vor allem als Betreuungs- und Fürsorgeeinrichtung für verschiedene Bevölkerungsgruppen, aber auch als Ort des Austauschs für lokale Gruppen oder Vereine. Hier, wie auch in der Planung der Reihen- und Mehrfamilienhäuser zeigt sich anstelle des Fokus auf einer Nachahmung großstädtischer Urbanität und Dichte eine Rückbesinnung aufs Kleinstädtische. Die vorstädtische Idylle mit einer engen und beständigen Nachbarschaft wurde aktiv konzeptioniert und beworben. Eschborn präsentierte sich dabei als Rückzugsort aus der Metropole heraus.

Der Blick auf das Baugebiet Am Rödelheimer Weg zeigt den Wandel der Rolle auf, die sich Eschborn selbst als Stadt und im regionalen Siedlungsgefüge zuschrieb, und wie dieser Wandel gleichermaßen von äußeren Faktoren und inneren Debatten geprägt wurden. Dabei sind die fundamentalen Veränderungen, die der Rödelheimer Weg konzeptionell und baulich durchlief, auch Ausdruck der Suche nach einer Antwort auf die Frage, welches Bild, welche Bedeutung und welche Aufgaben suburbane Gemeinden im ausgehenden 20. Jahrhundert tragen sollten. Die Geschichte des Wohngebiets Am Rödelheimer Weg ist daher nicht nur eine Geschichte der suburbanen Stadtentwicklung, sondern auch der Fortschreibung städtischer Visionen in Eschborn: Sie zeichnet den Weg der Kleinstadt in ihrem Streben nach einem eigenen Selbstverständnis von Suburbanität nach.

Literatur

BGE Eschborn (1981): Flugblatt »Protest-Turm«, Registratur 0210–0509, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Birkenmaier, Peter (1978): »Emsige Betriebsamkeit im Eschborner Baugebiet Am Rödelheimer Weg« in: Frankfurter Rundschau vom 15.09.1978, Nachlass W. 1978/79, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Brake, Klaus (2004): »Der suburbane Raum als Standorttyp. Zwischen ›Appendix‹ und ›Abkoppelung‹?«, in: Bölling, Lars/Sieverts, Thomas (Hg.), Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft (= Zwischenstadt, Band 1), 196–199.

Brake, Klaus/Dangschat, Jens S./Herfert, Günter (2001): »Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen«, in: Dies. (Hg.), Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen, Opladen: Leske + Budrich, 7–11, https://doi.org/10.1007/978-3-663-11566-3_1

Brake, Klaus/Einacker, Ingo/Mäding, Heinrich (2005): Kräfte, Prozesse, Akteure. Die Empirie der Zwischenstadt (= Schriftenreihe Zwischenstadt, Band 3). Wuppertal: Müller + Busmann.

CDU Eschborn (1993): »Wir können was bewegen«, Nachlass W. 1993, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Du Bois, Herbert (1996): »Rödelheimer Weg«, in: Baukultur 1, 19–25.

Ehmer, Josef (2004): Bevölkerungsgeschichte und historische Demographie 1800–2000 (= Reihe Enzyklopädie Deutscher Geschichte, Band 71), München: Oldenbourg Verlag.

Flagge, Ingeborg (1999): »Zwischen Leitbild und Wirklichkeit. Über Architekturideen und Wohnträume; über Zumutungen und Banalitäten im Wohnungsbau nach 1945«, in: Dies. (Hg.), Geschichte des Wohnens, Band 5: 1945 bis heute Aufbau – Neubau – Umbau, Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, 807–950.

Hardach, Gerd (2008): »Altersarbeit, Alterseinkommen und Altersstruktur in Deutschland seit dem neunzehnten Jahrhundert«, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 49, De Gruyter 77–104, https://doi.org/10.1524/jbwg.2008.49.1.77

Harlander, Tilman (1999): »Wohnen und Stadtentwicklung in der Bundesrepublik«, in: Flagge, Ingeborg (Hg.), Geschichte des Wohnens, Band 5: 1945 bis heute Aufbau – Neubau – Umbau, Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, 233–417.

Haumann, Sebastian (2015): »Protest und Wertewandel. Zur Dynamik von Planungskulturen in den 1970er Jahren«, in: Othengrafen, Frank (Hg.), Städtische Planungskulturen im Spiegel von Konflikten, Protesten und Initiativen (= Reihe Planungsrundschau, Band 23), Berlin: Verlag Uwe Altrock, 87–110.

Hoerttrich, Susanne (1990): »Koch entlarvt sich selbst«, in: Frankfurter Rundschau vom 19.05.1990, Nachlass W. 1989/90, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Holl, Christian/Jessen, Johann (2007): »Aufwertung des innerstädtischen Wohnens seit den 1970er Jahren«, in: Harlander, Tilman (Hg.), Stadtwohnen. Geschichte Städtebau Perspektiven, München: Wüstenrot Stiftung, 276–309.

Huth, Konrad (1973): »Das teuerste Bauerwartungsland der Region«, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 26.06.1973.

Kalinowski, Udo (1995): »Eigenheim mit Anwartschaft auf Altenheimplatz«, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 09.02.1995.

Kaup, Gernot (1993): »Die bauliche Entwicklung der Gemeinden am Beispiel Eschborn«, in: Zwischen Main und Taunus – MTK-Jahrbuch 1, 59–68.

Kiekheben-Schmidt, Detlef (1995): »CDU und SPD streiten um einen Kinderhof«, in: Höchster Kreisblatt vom 07.09.1995, Registratur 0000–2002 Bd. XIII, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Kiekheben-Schmidt, Detlev (1975): »SPD-Fraktion gegen Änderungen am Rödelheimer Weg«, in: Eschborner Stadtspiegel vom 17.04.1975, Eschborner Stadtspiegel 1975, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Kiekheben-Schmidt, Detlev (1976): »Änderung im Baugebiet ›Am Rödelheimer Weg‹«, in: Eschborner Stadtspiegel vom 16.9.1976, Nachlass W. 1976, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Köhler, Manfred (1992): »Nun doch Sozialwohnungen statt teurer Eigenheime?«, in: Frankfurter Rundschau vom 14.02.1992, Nachlass W. 1991/1992, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Konanz, Hans (1975): »Arbeitskreis ›Urbs Humana‹ resigniert«, in: Höchster Kreisblatt vom 15.02.1975, Registratur 0210–0504, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Kuhn, Gerd (2006): »Suburbanisierung in historischer Perspektive«, in: Zimmermann, Clemens (Hg.), Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 61–81.

Kühne-Büning, Lidwina/Plumpe, Werner/Hesse, Jan-Otmar (1999): »Zwischen Angebot und Nachfrage, zwischen Regulierung und Konjunktur. Die Entwicklung der Wohnungsmärkte in der Bundesrepublik 1949–1989/1990-1998«, in: Flagge, Ingeborg (Hg.), Geschichte des Wohnens, Band 5: 1945 bis heute Aufbau – Neubau – Umbau, Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, 153–232.

Landratsamt Main-Taunus-Kreis (1974): »Wahl von sachkundigen Bürgern in der Planungskommission der Stadt Eschborn«, Schreiben an den Magistrat der Stadt Eschborn vom 15.07.1974, Registratur 0030–9100, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Magistrat der Stadt Eschborn (2007): »Eschborn Dialog«, Eschborn.

Meyer, Bernd/Meyer-Woeller, Ulrike (2005): 100 Jahre Deutscher Städtetag. Die Zukunft liegt in den Städten. Baden-Baden: Nomos.

O.V. (1981): »Bürgergemeinschaft besetzt 1000-Wohnungen-Bauland«, in: Höchster Kreisblatt vom 19.03.1981, Registratur 0210–0510, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Othengrafen, Frank/Sondermann, Martin (2015): »Konflikte, Proteste, Initiativen und die Kultur der Planung. Stadtentwicklung unter demokratischen Vorzeichen«, in: Othengrafen, Frank (Hg.), Städtische Planungskulturen im Spiegel von Konflikten, Protesten und Initiativen (= Reihe Planungsrundschau, Band 23), Berlin: Verlag Uwe Altrock, 7–30.

Propson-Hauck, Martina (1997): »Neubürger haben noch wenig Kontakt zu den ›Ureinwohnern‹«, in: Frankfurter Rundschau vom 19.04.1997, Nachlass W. 1997, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Regionale Planungsgemeinschaft Untermain (1973): »Gutachterliche Stellungnahme für den Bereich der Stadt Eschborn. Registratur B-00.003.140«, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Rückert, Joachim (2006): »Stadt – Land – Recht – Agglomeration – Europa«, in: Lenger, Friedrich Lenger/Tenfelde, Klaus (Hg.), Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung – Entwicklung – Erosion, Köln: Böhlau Verlag, 171–231.

Schiefenhövel, Jan (2007): »Platz für 1500 neue Bürger«, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 17.07.2007.

Schott, Dieter (2016): »Die Geschichte der Bundesrepublik als Stadtgeschichte erzählen. Schlaglichter aus der Perspektive der Stadt«, in: Bajohr, Frank et al. (Hg.): Mehr als eine Erzählung. Zeitgeschichtliche Perspektiven auf die Bundesrepublik, Göttingen: Wallstein Verlag, 159–174.

Selle, Klaus (1996): »Von der Bürgerbeteiligung zur Kooperation und zurück«, in: Ders. (Hg.), Planung und Kommunikation. Gestaltung von Planungsprozessen in Quartier, Stadt und Landschaft. Grundlagen, Methoden, Praxiserfahrungen, Wiesbaden/Berlin: Bauverlag, 61–78.

Soyka, Andrea (2012): »Arbeiten in der Zwischenstadt. Raumwirtschaftliche Strukturen und Pendlerverflechtungen in Rhein-Main«, in: Zimmermann, Karsten et al. (Hg.), Die diskutierte Region. Probleme und Planungsansätze der Metropolregion Rhein-Main, Frankfurt/New York: Campus, 123–153.

SPD Eschborn (1995): »SPD Eschborn informiert 1/1995. Nachlass W. 1995«, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Stadt Eschborn (1969): »Beschlussvorlage zur Beschlussfassung über den Entwurf des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Eschborn vom 10. Januar 1969. Registratur B-00.003.127«, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Stadt Eschborn (1973): »Sitzungsniederschrift vom 29.05.1973«, Sitzungsniederschriften der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Eschborn. Legislaturperiode 1972/1977, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Stadt Eschborn (1973a): »Sitzungsniederschrift vom 4.7.1973«, Sitzungsniederschriften der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Eschborn. Legislaturperiode 1972/1977, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Stadt Eschborn (1990): »Sitzungsniederschrift vom 29.3.1990«, Sitzungsniederschriften der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Eschborn. Legislaturperiode 1989/1993, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Stadt Eschborn (1990a): »Sitzungsniederschrift vom 17.5.1990«, Sitzungsniederschriften der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Eschborn. Legislaturperiode 1989/1993, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Stadt Eschborn (1991): »Unsere Stadt. Dezember 1991«, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Stadt Eschborn (1992): »Sitzungsniederschrift vom 26.3.1992«, Sitzungsniederschriften der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Eschborn. Legislaturperiode 1989/1993, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Stadt Eschborn (2002): »Erlebnishaus in Eschborn«, Pressemitteilung vom 30.09.2002, Pressemitteilungen P-44, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Stadt Eschborn (2003): »Erlebnishaus präsentiert sich auf dem Eschenfest«, Pressemitteilung vom 20.05.2003, Pressemitteilungen P-45, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Stadt Eschborn (2006): »Letztes Puzzlestück am Rödelheimer Weg feiert Richtfest«, Pressemitteilung vom 25.07.2006, Pressemitteilungen P-54, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Stadt Eschborn (2022): »Das Erlebnishaus«, https://www.eschborn.de/leben-in-eschborn/das-erlebnishaus vom 14.04.2022.

Stadt Eschborn/Planungsgruppe P4 (1973): »Stadt Eschborn Wohnanlage ›Am Rödelheimer Weg‹«, Eschborn.

Stadt Eschborn/Regionale Planungsgemeinschaft Untermain (1972): »Städtebaulicher Wettbewerb Stadt Eschborn«, Eschborn.

Städtebauförderungsgesetz (1971): »Gesetz über städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen in den Gemeinden (Städtebauförderungsgesetz) (StBauFG) vom 27. Juli 1971« (BGBl I 1971, 1125).

Urbs Humana (1973): »Eschborn Programm«, Flugblatt vom 23.12.1973, Registratur 0210–0504, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Urbs Humana (1974): »Bürger-Beteiligung«, Flugblatt vom 13.07.1974, Registratur 0210–0504, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Wehr, Stefanie (1997): »Neubaugebiet soll verkehrsberuhigte Zone werden«, In: Höchster Kreisblatt vom 25.04.1997, Nachlass W. 1997, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.

Woyke, Meik (2006): »Einfamilienhausidyllen, Shopping-Center, Golfplätze. Grundzüge der interdisziplinären Suburbanisierungsforschung und erfahrungsgeschichtliche Perspektiven«, https://www.hsozkult.de/debate/id/diskussionen-776 vom 12.09.2006.

Abbildungen

Abbildung 1: Stadt Eschborn (1974): Bebauungsplan 152, Hofheim: Archiv Förderkreis Denkmalpflege Main-Taunus-Kreis e.V.
Abbildung 2: Stadt Eschborn (1992): Bebauungsplan 212, Bebauungspläne, Eschborn: Stadtarchiv Eschborn.
Abbildung 3: Noah Nätscher (2022): Erlebnishaus Eschborn, Eschborn.

Infrastruktur für den Siedlungsbau im Wandel

Der Versuch einer Allokationstypologie im Siedlungsneubau der 2020er Jahre

Arvid Krüger

Anlass und Vorgehensweise

Neue Wohngebiete beinhalten auch Nichtwohnen. Infrastrukturen sind aus städtebaulicher Perspektive ein zentrales Element dieses Nichtwohnens, welches städtische Wohnquartiere hinsichtlich ihres urbanen Charakters definiert, denn wenn man von einer urbanen Mischung spricht, dann schwingt oft die Vorstellung mit, wo die Kinder des Quartiers zur Schule oder zum Kindergarten gehen, wo man bestimmte Dienstleistungen, Gesundheitsangebote (Ärzte, Pflege) und soziokulturelle Angebote (z. B. Bibliotheken, Weiterbildung, Musikschule, kommunale Galerie) findet, wie man Zugang zu welchen Verkehrsmitteln in die Innenstadt (oder anderswohin) findet, ob es soziale Angebote gibt – und ob man dort, wo das stattfindet, auch noch einen netten Kaffee trinken kann. Kurz, es geht um die materiellen Gegenstände der Planung, welche das urbane Leben im Quartier ausmachen. Zu ergründen, wie dies im heutigen zeitgenössischen Städtebau an den Rändern deutscher Großstädte stattfindet, wo großmaßstäblich neue Wohnquartiere entstehen, ist Anlass dieses Artikels.

Nicht nur das quantitative Vorhandensein infrastruktureller Einrichtungen, sondern auch die Allokationsmechanismen sind von Relevanz. Auch wenn eine umfassende Empirie erst dann zur Verfügung stehen wird, wenn die Quartiere erstmal in den verschiedenen deutschen Großstädten gebaut sind – vermutlich am Ende der 2020er-Jahre – so sind doch aus ersten gebauten Beispielen und aus Masterplänen bereits Systematisierungsabsichten erkennbar, die darauf hindeuten, dass die neuen Quartiere in ihrem Charakter von dem ihrer Vorgänger aus dem 20. Jahrhundert (bis einschließlich 2000er-Jahre) abweichen. So ist die Urbanität (hier als gemischte Nutzung verstanden) nicht mehr nur durch eine hohe Nutzungs- und Baudichte im Zentrum wie in den 1960/70er-Jahren herzustellen, es wird auch mehr auf flexibilisierbare Gebäudestrukturen gesetzt als in der Logik der unterschiedlichen Typenbauten des komplexen Wohnungsbaus der 1970/80er-

Jahre, wo am Gebäudetyp der Inhalt erkennbar war (Schule, Kindergarten, Jugendclub, Schwimmhalle usw.). Es werden auch nicht mehr Erdgeschosszonen dem Immobilienmarkt überlassen wie in den 1990er-Jahren, wo sich dann trotz Planung Zentrumsfunktionen eher anderswo ansiedelten (vgl. beispielhaft Altrock/Krüger 2019), sprichwörtlich ist der Supermarkt am Quartiersrand, der in den kleinteilig zonierten Erdgeschossen keinen für den Betreiber adäquaten Platz fand. Nichtsdestoweniger sind zu den unterschiedlichen Epochen bis zurück in die 1920er-Jahre Bezüge erkennbar (der Beitrag wird sich aber auf die 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts fokussieren), und die Vorgängerepochen spielen auch positiv eine Rolle: Wie in den (westdeutschen) 1960/70er-Jahren wird der Anspruch gestellt, die neuen Quartiere mit Urbanität zu planen, wie in den (ostdeutschen) 1970/80er-Jahren stellt man sich den komplexen Anforderungen einer integrierten Infrastrukturplanung durch die öffentliche Hand und nutzt die eigenen Spielräume, um im Quartiersneubau mehr als nur Daseinsvorsorge zu betreiben, sondern von vornherein Infrastrukturansiedlungen gesellschaftlich zu kontextualisieren. Dieser Kontext umfasst heute gesellschaftliche Debatten um Bildung, Gesundheit und Mobilität (zum damaligen Kontext der 1970/80er-Jahre vgl. Grunze 2017: 40ff.) Wie in den 1990/2000er-Jahren setzt man auf Erdgeschosszonen statt in sich abgeschotteter Infrastrukturbauten, um das Straßenleben (Gehl 2016) anzuregen.

Dieser Artikel möchte sich also aus der Perspektive der Infrastruktur dem zeitgenössischen Städtebau und den neuen Quartieren an den Rändern deutscher Großstädte annähern. Denn so sehr das Wohnen im Vordergrund steht; es sollen eben keine Schlafstädte entstehen, sondern urbane Stadtquartiere. Es stellt sich die Frage, ob und wie Infrastrukturplanung in den städtebaulichen Plänen und Masterplänen stattfindet und ob sich typologische Muster finden lassen. Zugleich stellt sich die Frage, ob sich Infrastrukturplanung im Sinne der Schaffung von Wohnfolgeeinrichtungen lediglich als Folgeplanung begreifen lässt oder ob sie ein integrierter Bestandteil umfassender Pläne für neue Stadtteile ist. »Trotz ihrer funktionellen Zentralitäten sind Infrastrukturen in der Staats- und Gesellschaftstheorie bislang nur randständig geblieben«; so zitieren Schneider und Tenbücken (2004) Renate Mayntz (ähnlich Latham und Layton 2019). Diese Randständigkeit ist – auf andere Art und Weise – auch in der städtebaulichen Praxis auf den ersten Blick zu beobachten. Wenn neue Quartiere gebaut werden, steht zumeist das Wohnen im Mittelpunkt: Wer wohnt wie in welchen Formen in welcher Architektursprache mit welchen Grundrissen wo im Quartier? Auch stadtentwicklungspolitisch steht das Wohnen im Vordergrund: die Schaffung von Wohnraum auf einem angespannten städtischen Wohnungsmarkt; auch das deutsche Baurecht spricht von Infrastrukturen als Wohnfolgeeinrichtungen.

Dennoch, es gibt Allokationsentscheidungen über Infrastruktur – und diese sind auf den ersten Blick vielfältig. Mal kommt eine bestimmte Infrastruktur (Schule, Bahnhof etc.) ins Quartierszentrum, mal an einen dezentralen Quartiersplatz,

mal an den Quartiersgrünzug oder den umgebenden grünen Freiraum. Das sind bewusste Entscheidungen, um die Raumkonfiguration des jeweiligen Quartiers eben so zu gestalten, dass ein ermöglichender Rahmen für die Aneignung des Quartiers durch dessen Bewohner*innenschaft geschaffen wird. Zu diesen Entscheidungsmechanismen gehört auch die Frage, ob Infrastruktureinrichtungen allein stehen, in Kombination mit anderen angeordnet oder bewusst als infrastruktureller Cluster gesetzt werden. Der Beitrag stellt eine vorläufige Systematisierung bereit.

Er diskutiert zuerst auf Basis einer Literaturanalyse den Stellenwert von Infrastrukturplanung im Siedlungs- bzw. Quartiersneubau in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts (Nachkriegszeit). In einzelnen Aspekten wird dabei nicht nur der Neubau, sondern auch die inzwischen erfolgte Erneuerung einer solchen Stadtrandsiedlung diskutiert. Im zweiten und dritten Teil werden empirische Erkenntnisse aus Ortsanalysen und Masterplänen von aktuellen Neubauvorhaben mit Bezug zu den zuvor geführten Diskussionen systematisiert. Die Ortsanalysen fanden im Rahmen des Forschungsverbunds Neue Suburbanität in Hamburgs Osten (26. April 2019), Berlins Nordosten (1. Juli 2019), Frankfurts Nordwesten (20. Februar 2019) und zusätzlich der Heidelberger Bahnstadt (3. August 2021) statt (der Autor dankt den Kolleg*innen für die gemeinsamen Diskussionen vor, während und nach solchen Ortsanalysen, siehe hierzu auch Ausführungen zu Hamburg-Oberbillwerder bzw. Hamburg-Allermöhe in den Beiträgen von Bertram sowie Bellin-Harder und Lorberg in diesem Band). Dabei systematisiert der zweite Teil hinsichtlich der Dimensionierung der Infrastrukturelemente Gebäude, Gebäudekomplexe bzw. deren Verortung innerhalb baulicher Strukturen (Teil einer Erdgeschosszone, Clusterung an einer Platzsituation). Der dritte Teil systematisiert hinsichtlich der Lage; hier mit Blick auf eine Zentrierung bzw. Dezentrierung der Infrastrukturen. Diese werden als Stadtbausteine begriffen, die wiederum aus Gründen so oder so angeordnet werden. Die Gründe können und sollen in diesem Artikel nicht erläutert werden; zum einen fokussiert er sich darauf, überhaupt erstmal eine Systematisierung von Stadtbausteinen herzuleiten und hier zur Diskussion zu stellen, zum anderen besitzen die Masterpläne für die neuen Stadtquartiere der 2020er-Jahre noch nicht den Detaillierungsgrad, um einzelne Angebote (z.B. des Jugend- und Bildungssektors) präzise zu spezifizieren, geschweige denn, ihre letztendliche Ansiedlung zu verorten.

Vom fordistischen Versorgungsprinzip zur flexiblen Gesellschaft (und deren flexiblen Anforderungen an Siedlungsinfrastruktur im Neubau)

Die Nachkriegsjahrzehnte zeichneten sich in beiden deutschen Staaten durch eine umfangreiche und stetige Neubautätigkeit an den Stadträndern aus. Höhe- und

jeweiliger Endpunkt dieser Epoche der Wohnungsbaumoderne des 20. Jahrhunderts waren die westdeutsche *Urbanität durch Dichte* der 1960/70er-Jahre und der ostdeutsche *Komplexe Wohnungsbau* der 1970/80er-Jahre (zu den Leitbildbegriffen: Kompetenzzentrum Großsiedlungen 2015). Sie sollen daher als Referenzepoche in den Fokus genommen werden – sowohl für die Moderne als Vorläufer heutigen randständischen Städtebaus als auch als eine die deutschen Städte quantitativ noch heute prägende Bauzeit. Der Blick geht aber über die drei »letzten« Jahrzehnte der Moderne hinaus. Die damals entstehenden Wohnsiedlungen an den Stadträndern und Neubaustädte waren nie nur als reine Wohngebiete geplant. Erst recht waren die Neustädte der Wiederaufbauzeit (1950/60er-Jahre) – Eisenhüttenstadt, Hoyerswerda, Wulfen oder (Nachkriegs-)Wolfsburg – nicht nur auf das Wohnen als Nutzungsart beschränkt. Infrastruktur gehörte von vornherein dazu. Die beiden dominierenden städtebaulichen Leitbilder der späten Moderne besitzen umfassende infrastrukturelle Planungen. Eine erste Gemeinsamkeit beider Leitbildkonzepte ist die idealtypische Anbindung der Siedlung an den Schienenverkehr, nach Möglichkeit mit eigenen, die neue Mitte des Orts erschließenden Bahnhöfen. Die *Urbanität durch Dichte* wollte idealtypisch ein neues Stadtzentrum als Ortsmitte schaffen (Protze 2009). Dazu gehörten wie in München-Neuperlach und in der Frankfurter Nordweststadt ein großes Einkaufszentrum am neuen namensgebenden U-Bahnhof (ähnlich auch am neuen S-Bahnhof Köln-Chorweiler); hinzu kamen im Münchner und Frankfurter Beispiel große Bürokomplexe. Demgegenüber stand im Komplexen Wohnungsbau eine idealtypische Hierarchisierung der Quartierszentren im Vordergrund: Am Hauptzentrum entstanden Schwimmhalle, Bibliothek und Ladenstraße (linear oder platzförmig); Nebenzentren besaßen Schule, Kindergarten und Nahversorgungszentren nebst einer Speisegaststätte und oft eines sogenannten Dienstleistungswürfels (ein würfelförmiges einzeln stehendes Gebäude) zumeist mit Wäscherei, Post und ein bis zwei kleineren Läden/Handwerksbetrieben und oft einer Jugendeinrichtung (Grunze 2007, 21f.). Diese detailreiche siedlungsbezogene Zentralörtlichkeit mit maximal zumutbaren Fußwegen als ursprünglichem Richtwert (Kress/Rietdorf 1973, gefunden in: ebenda) ist derweil in der Regel überformt.

Hinsichtlich der Ausstattung greift die späte Moderne auf Systematiken und Richtwertlogiken zurück, die als Handbücher des Städtebaus aus den 1920er-1970er-Jahren eine regelrechte Berühmtheit erlangten, exemplarisch seien *Der Neufert* (Neufert 1944) und *Der Borchard* (Borchard 1974) genannt. Die elfte Auflage 1944 des *Neufert* berichtet mitten im II. Weltkrieg voller Stolz im Vorwort, dass »[s]olch eine [Auflagenz]ahl … bisher von keinem Baufachbuch dieser Größe im In- und Auslande je erreicht [wurde]« (Neufert 1944, 5). In der Gebäudekunde des V. Kapitels finden sich dann auch vielfältige Wohnfolgeeinrichtungen als Entwurfstypologien, von Schulen (S. 146ff.), Läden (S, 184ff). und Büchereien (S. 162ff.) bis hin zu Kleintierställen (S. 130ff.), Tankstellen (S. 206ff.) und Kegelbahnen (S. 241).

Nicht nur finden sich Aussagen zur Lage im Quartier und Größenordnung solcher Einrichtungen, im Grunde genommen wurde alles für eine potenzielle Serialität einer großen Anzahl von Neubau(vor)orten durchgeplant. Der aus der Nachkriegszeit stammende *Borchard* (das hier zitierte Exemplar von 1974 ist die 2. Auflage) ist dagegen deutlich zahlenlastiger angelegt (der Einfachheit halber beziehen sich die folgenden Zeilen auf Westdeutschland). Das Spektrum an Wohnfolgeeinrichtungen ist nur unwesentlich kleiner, nichtsdestoweniger fokussiert auf Gemeinbedarfseinrichtungen für Erziehung und Bildung (S. 100ff.), Jugendpflege (S. 128ff.), Sozial- und Gesundheitsfürsorge (S. 141ff.), Seelsorge (S. 159ff.), öffentliche Verwaltung und Sicherheit (S. 165ff.), Kultur (S. 176ff.) und Grünflächen bzw. Spielplätze (S. 184ff.). Gerade für letztgenanntes entwickelte sich seinerzeit der sogenannte *Goldene Plan*, »entwickelt von der *Deutschen Olympischen Gesellschaft* sowie den vier kommunalen Spitzenverbänden … Durch ihn sollen Erholungs-, Spiel- und Sportanlagen in den Gemeinden gefördert werden. Er ist ein Rahmenprogramm für die Lösung aller Aufgaben, die die ausreichende Versorgung der Bevölkerung … betreffen« (Müller 1979: 508). Zur Erinnerung: München und Garmisch-Partenkirchen richteten 1972 die olympischen Spiele aus. Unübersehbar ist jedoch der Duktus, mit einem Handbuch, Richtwerten und Kostenschätzungen (die *Müller* weitestgehend aus *Dem Borchard* übernimmt) ein letztgültiges Werk zu besitzen, mit dem »alle[] Aufgaben« (ebenda) gelöst werden. Ob nur aus einer heutigen Sicht auffällig, oder gerade am *Goldenen Plan* ablesbar, standen diese Richtwerte unverbunden nebeneinander. Für ein Stadtquartier der Größe A benötigte es also eine Anzahl an X Schulen, Y Gaststätten und Z Spielplätzen usw. Wie die aussahen und wo die hingebaut wurden, war nicht mehr primäre Angelegenheit dieser Handbücher, dafür gab es eine detailverliebte Binnendifferenzierung z.B. sechs anhand Ausstattungsmerkmalen (Sandkasten, Rollerbahn etc.) unterschiedliche Spielplatzvarianten (Müller 1979: 511). Infrastrukturen bestanden aus Quadratmetern pro Einwohner*innen oder Nutzer*innen pro Quartier in Prozent (z.B. 6–10 Plätze auf 100 Einwohner*innen Kirchenbänke bei 20–30 % Kirchgänger*innen bei 3 Gottesdiensten am Sonntag, gefunden in: Müller 1979: 147). Allenfalls mittels maximalen Einzugsradien (Kindergarten: »der Einzugsbereich [muss] auf einen Anmarschweg von etwa 15 Minuten beschränkt werden«, vgl. Müller 1979: 146) lassen sich Hinweise auf Allokationsmechanismen jener Zeit finden. Der erst später und nur in Ostdeutschland dominierende *Komplexe Wohnungsbau* der 1970/80er-Jahre nutzt deutlich dringlicher die unterschiedlichen Einzugsbereiche und definiert hierarchische Einzugsbereiche für unterschiedliche Infrastrukturarten und sorgt damit für eine gewisse Dezentralisierung (Grunze 2007: 21f.) innerhalb der Quartiere.

In Westdeutschland nehmen die Handbücher auf eine ähnliche Art und Weise diese Gedanken der Wege der Nutzer*innen auf, um Infrastrukturen zu planen; dies häufig im Kontext der Frage, welche Rolle die Straße (als bis dato tradierter Ort des Kinderspiels) bekommen soll: »*Wohnen beginnt auf der Straße* ist der programmati-

sche Titel eines 1977 erschienenen Buches […]. Das Umfeld der Wohnung ist für das Wohlbefinden der Bewohner ebenso wichtig wie der Innenbereich der Wohnung« (Heinz 1983: 107), so leitet *Der Heinz* das Kapitel zu den Anforderungen an das Wohnumfeld ein. Aus »Anmarschwegen« (Müller 1979, siehe oben) werden Straßen zum Wohlbefinden der Bewohner*innen, insbesondere Kinder, Jugendliche, Hausfrauen und alte Menschen (Heinz 1983: 107). Auch geraten bei der Allokation der Einrichtungen stadtklimatische Auswirkungen und Verkehrsberuhigung als übergreifende Themen der Infrastrukturplanung in den Blick (Heinz 1983, 108). Es werden auch die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Standorten von Infrastrukturen in den Blick genommen:

> »Die Standortplanung und Flächenreservierung, teilweise auch die Gestaltung dieser Einrichtungen und Anlagen […] ist neben der Verteilung der städtischen Funktionen auf entsprechende einander günstig zugeordnete Flächen […] eine wesentliche Aufgabe der Bauleitplanung.« (Heinz 1983: 131)

Die Richtwerte bleiben, es wird aber der Planung anempfohlen, sich zwischen einer Einwohner*innenmethode (Mindesteinzugsbereiche), einer Flächendeckungsmethode (maximale zumutbare Entfernungen) und einer stadträumlichen Logik »von Zäsuren und städtebaulichen Einheiten (Environments)« (Heinz 1983: 132) zu entscheiden. Letztere Methode erinnert an den Komplexen Wohnungsbau. Die Infrastrukturplanung bleibt den formalen Planungsmethoden (z.B. Bauleitplanung) unterworfen, das Städtebauressort schafft für die anderen Fachressorts eben jene räumlichen Voraussetzungen, welche die Fachressorts wie selbstverständlich anhand der Richtwerte »füllen«. Die unterschiedlichen Nutzungen besitzen zwar räumliche Bezüge untereinander, die sich zumeist aus Entfernungen ergeben, bleiben aber weiter unverbunden. Das ändert sich im Laufe der 1980er-Jahre, *Der Prinz* (hier die 5. Auflage: Prinz 1993) unterscheidet nun explizit zwischen »räumliche[r] Streuung« versus »funktionaler Verknüpfung«, »kein[em] Austausch der Einrichtungen untereinander« versus »enge[n] funktionale[n] Wechselbeziehungen« sowie »Insellagen« versus »direkte[r] Zugänglichkeit der Bereiche untereinander« (Prinz 1993: 146). An anderer Stelle werden unterschiedliche Systematiken von Zentren mit multifunktionaler Nutzungsstruktur als Skizzen und textliche Erläuterung anempfohlen (Prinz 1993: 164f.). Ob die Richtwerte noch eine Rolle spielen, darüber verliert *Der Prinz* eher wenig Worte, sie sind im Vergleich zu den oben genannten vorhergehenden Handbüchern an den Rand gerückt.

Diese hier nur kursorisch dargestellten Planungssystematiken zeigen zum einen auf, dass es tatsächlich darum ging, mehr anzusiedeln als nur Kitas und Schulen, die – damals wie heute – zum Ausstattungsstandard gehörten. Für Westdeutschland ist das zu betonen, denn eine entsprechende Ausstattung mit Kindergärten gab es oft zuerst (oder manchmal: nur) in den Neubausiedlungen; in

Ostdeutschland gehörte eine adäquate Kinderbetreuung zum Standard, und entsprechende Typenbauten sind für den *Komplexen Wohnungsbau* entwickelt worden. Ihre Allokation oft in teiloffenen Hofsituationen beruhte auf der Planungsprämisse, möglichst autofreie Wege von und zur Kita (heutiger Begriff) zu ermöglichen. Beide deutschen Staaten betten sich diesbezüglich in internationale Vorbilder ein (worauf hier aus Platzgründen nicht eingegangen werden kann). Schulen – in Ost und West – bildeten oft grünbetonte eigene Campusanlagen. Der Komplexe Wohnungsbau kombinierte oft mehrere Schulen an einem Standort; die Urbanität durch Dichte ist jene Epoche, in welcher auch eine Reihe von Großstandorten – damals neue Gesamtschulkonzepte – an den Rändern der Städte ›im Grünen‹ entstand. Zum anderen zeigt sich bereits zum Ende der Moderne hin eine Abkehr von den diese Dekaden des 20. Jahrhunderts so prägenden Richtwerten. Eine adäquate Infrastrukturausstattung für ein Quartier war nicht mehr nur quantitativ messbar, sondern es entstand bis zur Jahrtausendwende der Anspruch, auch Allokationsmechanismen im städtebaulichen Entwurf zu nutzen und nicht einfach nur eine quantitative Versorgung mit Wohnfolgeeinrichtungen zu erreichen, sondern durch die Anordnung der Infrastrukturen ›lebendige‹ und ›urbane‹ Quartiere zu ermöglichen.

Infrastrukturausstattung war im Siedlungsbau ein integraler Bestandteil. Mit den zum Teil detailreichen Planungskonzepten konnte man sich in einem Quartier gewiss sein, dass dieser Zweck hier, jener Zweck dort zu erfüllen war; dieser Bedarf hier, jener dort befriedigt werden konnte. Käthe Protze hat das eine »Verhinderung von Anpassungsfähigkeit und Alterung durch Spezialisierung« genannt (Protze 2009: 72):

> »Diese Siedlungen sind damit starr in ihrer Organisation und ihren Nutzungsvorgaben. Sie können kaum veränderte Ansprüche aufnehmen oder an neue Anforderungen angepasst werden. Sie werden im Grunde von Tausenden bewohnt, die alle keine Spuren hinterlassen. Auch wenn solche Siedlungen alt werden, und die Städte an ihnen vorbei wachsen, bleiben sie isoliert.« (Protze 2009: 73).

Die Wege – gerade die der (teilzeit-)berufstätigen Mutter – im Quartier waren vorgezeichnet und möglichst fordistisch-effizient organisiert. Das war im Osten kaum anders als im Westen. Doch im Osten, also im *Komplexen Wohnungsbau*, musste man sich nach der Vereinigung mit größerer Dringlichkeit der Inflexibilität der infrastrukturellen Gebäude annehmen. Der demographische Wandel der Nachwendezeit bedeutete für den Stadtumbau Ost ab 2002 nicht nur Abriss von Wohnungsgebäuden, sondern auch Umgang mit überflüssig gewordenen Schulen und Kitas. Wie man diesen »fordistischen« Gebäuden mittels Verfahren und Instrumenten der Stadterneuerung neue Flexibilität zuteilwerden lassen konnte und wie man aus ihnen Nachbarschaftshäuser, Begegnungszentren und andere heute als Cluster sozia-

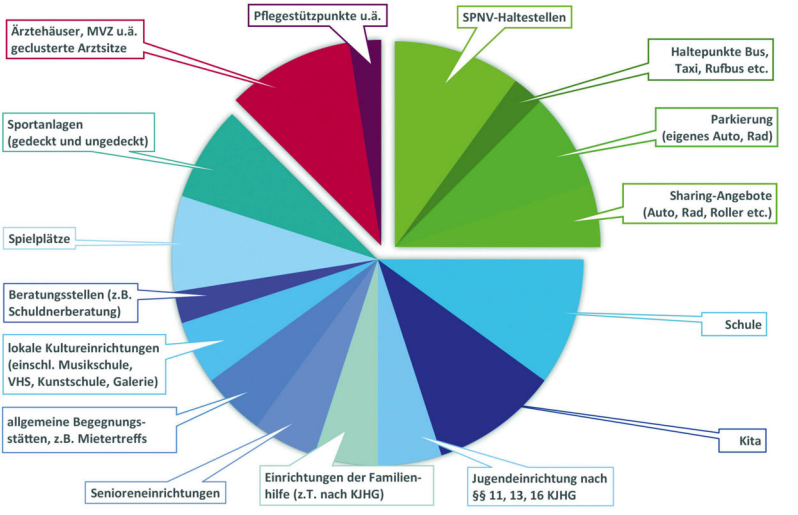
ler Infrastrukturangebote zu bezeichnende Orte machen konnte, wird weiter unten angesprochen.

Denn der ›moderne‹ Ansatz blieb auch nach 1989 an relevanten Stellen der Quartiersneubauplanung persistent. Schulen entstanden beispielsweise auch noch in den Neubauquartieren der 1990/2000erer-Jahre weiterhin als eigene campusartige Objekte. Hier blieb im Wesentlichen ein ›fordistischer‹ Ansatz bestehen – zudem ist die Bauzeit dieser Quartiere noch vor dem Pisa-Schock zu datieren. In Berlin-Karow-Nord markiert die neue Schule einen dezentralen Stadtplatz. Im Frankfurter Riedberg ist das Gymnasium am zentralen breiten Grünzug zwischen zwei Teilquartieren verortet. Dafür ist eine Grundschule ganz an den Rand gebaut worden, »dahinter« kommen nur noch Grünfläche und Autobahn A5. In Hamburg-Allermöhe sind die Schulen die wenigen baulichen Kubaturen, welche entlang der überdimensionalen *Grünen Mitte* Orientierung geben. Erst seit *PISA* hat sich die Institution Schule im Grunde auch im Inneren flexibilisiert. Es ist auffällig, dass ein gemeinsames Denken von Quartier und Bildung sich erst nach dem PISA-Schock eingesetzt hat, entsprechendes Wissen seitens der Städtebau-Akteure auch erst danach aufgebaut wurde (Mack et al. 2003). Nichtsdestoweniger ist es heute vorhanden und man spricht nicht ohne Grund von einem »Stadtbaustein Bildung« (Coelen et al. 2015). Diese Begrifflichkeit des Stadtbausteins soll auch über dieses Ressort hinaus Pate stehen, wenn es darum geht, Allokationsmechanismen der Infrastrukturausstattung im zeitgenössischen Siedlungsbau zu systematisieren.

Um nun im Folgenden eine Systematisierung dieser *Stadtbausteine* in Bezug auf den heutigen Städtebau zu ermöglichen, soll eine Allokationstypologie entwickelt werden, die erfasst, wo und wie Infrastrukturen in Neubauquartieren gebaut werden. Hierfür wird ein mögliches Set an infrastrukturellen Einrichtungen zusammengestellt (Abbildung 1), dessen Darstellung als Tortendiagramm keine quantitativ messbaren neuen Richtwerte insinuieren soll, sondern ein mögliches Set an empirisch zu untersuchenden Gegenständen umfasst. Dabei wird auf drei Sektoren Wert gelegt – Mobilität (Grüntöne in Abbildung 1), Gesundheit (rot in Abbildung 1) und Bildung/Jugend/Soziales/Sport (blau in Abbildung 1). Die Sektoren sind einem Standardwerk für Infrastruktur und Stadtentwicklung des *Deutschen Instituts für Urbanistik* entlehnt, dort sind es Schule, Gesundheit, ÖPNV, Energie und Wasser (Libbe et al. 2010), wobei die beiden letztgenannten als lineare Infrastrukturen hier nicht betrachtet werden. Denn es geht hier darum, Allokationsmechanismen punktförmig vorkommender Infrastrukturen in den Blick zu nehmen, die – wie eingangs erläutert – im weiten Sinne als *social infrastructure* Wirkung erzielen. Dieses Set ist als vorläufig zu verstehen und soll eine vergleichende Analyse der Quartiere an den Stadträndern in den deutschen Metropolen ermöglichen – viele dieser Einrichtungen werden erst im Laufe der stetig zunehmenden Verbindlichkeit der Planungen endgültigen Standortentscheidungen unterliegen. Die unterschiedlichen Tortenstückgrößen symbolisieren auch lediglich relationale Gewichtungen

zwischen den Infrastrukturelementen, es sollen keine »neuen« quantitativen Werte suggeriert werden. Eine erste Unterscheidung findet dabei nach Lage statt, eine weitere nach der Gebäudetypologie. Mit letztgenannter soll begonnen werden (erstgenanntes findet dann im Folgeabschnitt statt).

Abb. 1: Mögliche punktuelle Infrastrukturen im Quartier



Eigene Darstellung

Gebäudeteile, Gebäude und Gebäudekomplexe

Gebäude

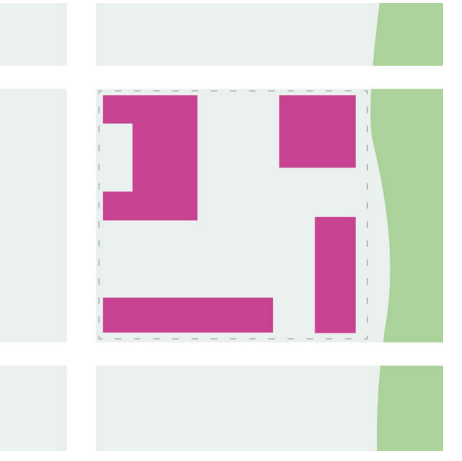
Hier steht ein einzelnes, freistehendes Gebäude für das jeweilige infrastrukturelle Angebot zur Verfügung und ist auch als solches für diesen Zweck erkennbar. Das Gebäude wird (nahezu) ausschließlich durch diese Infrastruktur genutzt und ist zu diesem Zweck errichtet worden. Oftmals ist das Gebäude auch von einem eigenen Freiraum umgeben, der entsprechend mitgenutzt wird, regelmäßig eingezäunt ist und hin und wieder auch als Zugang zum Gebäude dient. In diesem Fall dient der gebäudezugeordnete Freiraum als Pufferzone zwischen dem allgemeinen öffentlichen Raum und der infrastrukturellen Einrichtung. Folgende Infrastrukturen sind dieser Kategorie zuzuordnen:

- Kindergärten mit eigenem Garten
- Kleinere Schulgebäude (die nur aus einem Baukörper bestehen)
- Ärztehäuser
- Sog. Gedeckte Sportanlagen, sofern nicht einem Gebäudekomplex zugehörig: Schwimmhalle, Sporthalle, Multifunktionshalle
- Klassische Kultur- und Nachbarschaftshäuser (einschließlich Bibliotheken), Kirchen (oft mit Nebengebäude als »eigentlichem« sozialen Begegnungsort) und vergleichbar religiöse Stätten
- Klassische oberirdische Empfangsgebäude von Bahnhöfen des Eisenbahnwesens (noch ohne die Mehrfachnutzung als Einkaufscenter oder ähnliches, im Einzelfall auch oberirdische Empfangsgebäude für U-Bahnen oder andere Schienenverkehre nach BOStrab)

Als freiraumbezogene Infrastrukturen quasi ohne Gebäude, aber mit abgegrenztem infrastrukturspezifischem Freiraum lassen sich Spielplätze und kleinere ungedeckte Sportanlagen (also kleinere Sportplätze ohne Funktionsgebäude) ebenfalls dieser Kategorie zuordnen.

Gebäudekomplex

Abb. 2: Möglicher infrastruktureller Gebäudekomplex



Eigene Darstellung

Vielfach sind seit der Nachkriegszeit Infrastrukturen größer und umfangreicher geworden, sodass das Einzelgebäude nicht ausreicht. Beispiel hierfür sind größere Schulstandorte gerade im Sekundarbereich, die oft aus mehreren Gebäuden mit Klassenräumen, Sportanlagen (gedeckt und ungedeckt) und ggf. weiteren Gebäuden wie Aula, Mensa o.ä. auf einem Grundstück bestehen. Gebäude und Freiraum bilden einen infrastrukturellen Sinnzusammenhang und wurden im Rahmen eines gemeinsamen Entwurfs (Architektur, Städtebau, Freiraum) errichtet. Durch die unterschiedlichen Spezifikationen der Gebäude ergeben sich Potenziale der Mehrfachnutzung oft noch weitreichender als bei Einzelgebäuden. Gerade an Schulstandorten lässt sich dies ablesen, wenn die Sportanlagen durch Vereine genutzt werden, der Spielbereich des Schulhofs allen Kindern des Quartiers offensteht (nicht nur den Schüler*innen während der Schulzeit) oder wenn große Räume (z.B. Aula, Mensa) für soziokulturelle Veranstaltungen im Quartier genutzt werden. Im Bildungssektor spricht man hier von einer außerschulischen Nutzung, die aber oftmals eher eine integrierte Standortnutzung aus der Perspektive der Quartiersentwicklung meint.

Frühere Kulturhäuser des 20. Jahrhunderts, Nachbarschaftshäuser (seit den 1970er-Jahren) und vergleichbare Standorte sind oftmals auch Gebäudekomplexe; sei es, weil sie von vornherein so errichtet wurden (so wie das Freizeitforum Marzahn mit Schwimmhallen-Annex in den 1980er-Jahren am Berliner Stadtrand) oder weil sie entsprechend durch Stadterneuerung so umgebaut wurden, dass sie von vornherein Mehrfachnutzungen am Standort ermöglichen, weil unterschiedliche Gebäude oder Teile davon entsprechend spezifisch in ihrer Nutzung sind. Der Hauptgrund für die Errichtung eines Gebäudekomplexes statt eines Gebäudes besteht im Wesentlichen in der Größenordnung: Die zu errichtende Infrastruktur benötigt so viel Raum, dass ein Einzelgebäude monolithisch wäre oder sich aus anderen entwurflichen Gründen verbietet, so dass eine Raumfigur aus mehreren Gebäuden an einem Standort errichtet wird. Und die Größenordnung resultiert dann zumeist aus einer von vornherein geplanten Mehrfachnutzung heraus. Das gilt insbesondere für die Errichtung von multifunktionalen Bildungsstandorten, also dem Leitmotiv der Bildungslandschaft verpflichteten Neubauprojekten. Daher ist in dieser Kategorie auch weitestgehend der Bildungs- und Kultursektor vertreten:

- Große Schulstandorte mit Mehrfachnutzungen
- Große soziokulturelle Standorte mit mehreren Teilgebäuden und -nutzungen
- Kultureinrichtungen als »Nebennutzung« von Bildungsstandorten (z.B. Bibliotheksstandort an einem Schulstandort oder öffentlicher Kultursaal als Mehrfachzweck einer Schulaula)
- (Hochschulen als Campus)
- (Krankenhäuser)

Die in Klammern genannten Infrastrukturen sind ebenfalls als Gebäudekomplexe verstehbar, entstehen aber in der Regel nicht im Rahmen des Neubaus von Stadtquartieren, sondern als eigenständige, oft großprojektförmige Bauvorhaben. Im Unterschied zu Einzelgebäuden wird hier die Nutzung des zugehörigen – oft umzäunten – Freiraums einer separaten Planung unterliegen müssen, wenn unterschiedliche Nutzungen zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedliche Milieus adressieren. Denn dies muss dann pragmatisch in Form von Zugänglichkeiten, Schließzeiten, unterschiedlichen Gebäudezugängen o.ä. reguliert werden. Planerische Clusterbildungen können mit Alltagstauglichkeiten der Benutzung konfligieren.

Teil einer Erdgeschosszone bzw. Ladenzeile

Eine ganz andere Form des städtebaulichen Umgangs mit infrastrukturellen Einrichtungen als das Einzelgebäude bzw. der Gebäudekomplex ist die Anordnung in der Erdgeschosszone eines Wohngebäudes. Infrastrukturelle Versorgung orientiert sich an dem Leitbild des *Tante-Emma-Ladens*, also der Idee, dass es – wie aus der vorindustriellen Innenstadt und der industriellen Gründerzeit bekannt – mitten im Quartier den Laden gibt, in dem das, was man als Bewohner*innenschaft braucht, zu bekommen ist. Aus der Stadterneuerung seit den 1970er-Jahren ist das Phänomen bekannt, dass sich meist wohlfahrtlich getragene soziokulturelle Einrichtungen in Gründerzeitquartieren eben in jenen früheren *Tante-Emma-Läden* ansiedeln und somit eine dezentrale Verteilung infrastruktureller Angebote im Quartier geschieht (Krüger 2008: 47ff.). Das ist freilich nicht ohne weiteres in Neubauquartieren reproduzierbar.

In jüngerer Zeit sind auch immer wieder soziokulturelle Nutzungen von Läden in Einkaufscentern vorgekommen (z.B. Bibliotheken in Hamburg-Steilshoop oder Berlin-Hohenschönhausen), die dann aber nicht im Erdgeschoss, sondern zumeist in Obergeschossen vorkommen. Dies gilt auch sehr häufig für Arztpraxen. Der Gedanke dahinter ist aber derselbe und taucht auch im genossenschaftlichen oder gemeinschaftlichen Wohnungsbau auf: Angefangen bei teilausgebauten Dachböden, die nicht mehr nur als Wäschetrocknungsraum dienen, sondern für mietergemeinschaftliche Nutzungen gestaltet wurden, bis hin zu jenen im Siedlungsbau der 1920–1960er-Jahren vorkommenden einzelnen Ladenlokalen, in denen nicht mehr *Tante Emma* etwas verkauft, sondern ein genossenschaftlicher Mieter*innentreff o.ä. als soziokulturelle Nutzung stattfindet.

Daher wird der eigentlich inkrementalistisch entstandene und auf den Knappheiten und Überzähligkeiten von Angeboten am Gewerbemarkt beruhende Ansatz aus der Stadterneuerung von Gründerzeitquartieren aufgegriffen, insbesondere kleinteilige soziokulturelle Infrastrukturen in diesen Ladenzeilen anzusiedeln, um so auch zu einer Belebung der Erdgeschosszone beizutragen. Es sollen bewusst eine

Anzahl an Ladenlokalen in einer Erdgeschosszone von vornherein sozioinfrastrukturellen Nutzungen im Neubauquartier zur Verfügung gestellt werden, statt diese auf die nicht mehr am Immobilienmarkt gut platzierbaren B- und C-Lagen marktgesteuert auszurichten, wie das in gründerzeitlichen Quartieren der behutsamen Stadterneuerung typisch ist (Krüger 2008: 47ff.). In Wien-Aspern gibt es hierfür ein Quartiersmanagement (ebenfalls der Stadterneuerung als Instrument entlehnt). In Deutschland setzt man vielfach auf die Bereitschaft weitestgehend genossenschaftlicher und öffentlicher Wohnungsunternehmen, entsprechende Ladenlokale zu einem geringeren Preis als für Einzelhandel oder Gastronomie anzubieten oder auch selbst als Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, wie beispielsweise bei einem genossenschaftlichen Treff für die Mieter-/Genoss*innenschaft (siehe dazu: den Beitrag »Vorstellungen von Dichte und Mischung« von Krüger in diesem Band).

Inzwischen wird noch einen Schritt weitergedacht. Die infrastrukturellen Nutzungen im Erdgeschoss und vereinzelt auch auf dem Dach bzw. im Dachgeschoss sollen nun nicht mehr nur zur urbanen Belebung von Wohnhäusern beitragen, sondern auch von Quartiersgaragen. Prominentes Beispiel ist Hamburg-Oberbillwerder, wo schon allein aufgrund der geplanten Größenordnung (11 Quartiersgaragen) eine Skalierbarkeit entsteht, die über den Einzelfall hinausgeht (Hamburg 2019). Ein prominenter Einzelfall mit Vorbildcharakter ist die Quartiersgarage in Kopenhagen-Nyhavn. Doch auch in Berlin (in den Buckower Feldern), Freiburg-Dietenbach und Frankfurt-Günthersburghöfe entstehen Einzelfälle, so dass hier von einem *emerging pattern* gesprochen werden kann (Buckower Felder 2022; Freiburg 2020; Frankfurt 2022). Zudem bietet es sich im Kontext eines Mobilitätskonzepts für das Quartier an (was hier nicht weiter thematisiert werden soll) entsprechende Mobilitätsinfrastrukturangebote eher hier als in einer x-beliebigen Ladenzeile anzusiedeln. Im Wesentlichen sind dies Verleihsysteme für (nicht-)elektrische Fahrräder, Roller, Autos etc. Geparkt wird in Quartiersgaragen ohnehin.

Ein hier interessierender Aspekt ist aber der Ansatz, die Garagengebäude gemischt nutzen zu wollen, also mindestens die Erdgeschosse, in ambitionierteren Fällen auch einzelne Obergeschosse und das Dach anderen Zwecken zugänglich zu machen. Aus einer Architekturlogik heraus geht es darum, sich von den reinen Garagenbauten vergangener Jahrzehnte zu unterscheiden, denn jene besitzen oft das Image von Unorten. Aus einer städtebaulichen Logik ergeben sich hier jedoch weitere Ansätze – erst recht, wenn die Gebäude an eine Art Quartiersplatz angrenzen und weitere Erdgeschossnutzungen nebenan oder gegenüber sind. Denn oft sind diese Nicht-Parken-Nutzungen soziokultureller Art. Gerade im Jugend- und Sportbereich lassen sich an diesen dezentralen Orten im Quartier in den bestehenden Masterplänen (beispielhaft: Buckower Felder, Oberbillwerder) solche Clusterbildungen finden. Doch was könnte das auslösen, wenn das eine Kind am Quartiersplatz mit Hochgarage in die Kita geht und das andere Kind dort zum Sportverein?

Die sprichwörtlich gewordenen Wege des *Taxi Mama* ändern sich möglicherweise. Zudem steht das Gefährt dazu am selben Ort wie Kita und Sportverein – für den Fall, dass *Papa* das Kind morgens zu Fuß zur Kita bringt und von dort zur Arbeit pendelt; die Begriffe *Taxi Mama* und *Papa* sind nicht geschlechtsspezifisch gemeint, sondern als illustrative Begrifflichkeiten zu genderspezifischen Mobilitätsmustern des reproduktiven Alltags in Suburbia (siehe dazu den Beitrag »Gendersensible Planung in aktuellen Stadterweiterungsprojekten« von Bertram in diesem Band). Freilich ist das eine bis auf weiteres in Pläne hinein projizierbare Idealvorstellung. Aber vielleicht ist es eine von sicherlich vielen Voraussetzungen, um Alltagsleben und damit auch alltägliches Mobilitätsverhalten am Stadtrand habituell zu ändern.

Sozioinfrastruktureller Cluster

Eine weitere besondere Möglichkeit der planvollen Kombination von Infrastruktureinrichtungen soll ebenfalls mit Rückgriff auf die Stadterneuerung von Großsiedlungen (Krüger 2019: 242ff.; Grunze 2017: 123, 131ff., 234, 250) beschrieben werden: Der soziokulturelle Cluster. Hier wird sich über die Masterpläne zeigen, ob eine Bündelung kleinteiliger Infrastruktur planvoll geschehen wird, um Zentrumsbereiche und Erdgeschosszonen mit Nutzungen zu füllen oder/und ob separate Gebäude/Standorte als Cluster sozialer Infrastruktur entwickelt werden. Die Rede ist von den bereits genannten Nachbarschaftshäusern, die in sehr unterschiedlichen Bezeichnungen in Deutschland auftauchen. Sie entstanden zumeist nicht – wie ihre Vorgänger aus dem früheren 20. Jahrhundert, die Kulturhäuser und Volkshäuser – als damalige Neuplanung, sondern durch Umbau bestimmter Immobilien zu flexiblen Infrastrukturstandorten, zu soziokulturellen Clustern. In manchen Neubauquartieren, so z.B. Hamburg-Allermöhe aus den 1990/2000er-Jahren oder ganz aktuell der Bahnstadt Heidelberg, ist auffällig, dass solche Cluster als eigenständige Nachbarschaftszentren in Verbindung mit einer Platzbildung im öffentlichen Raum geplant oder gebaut werden.

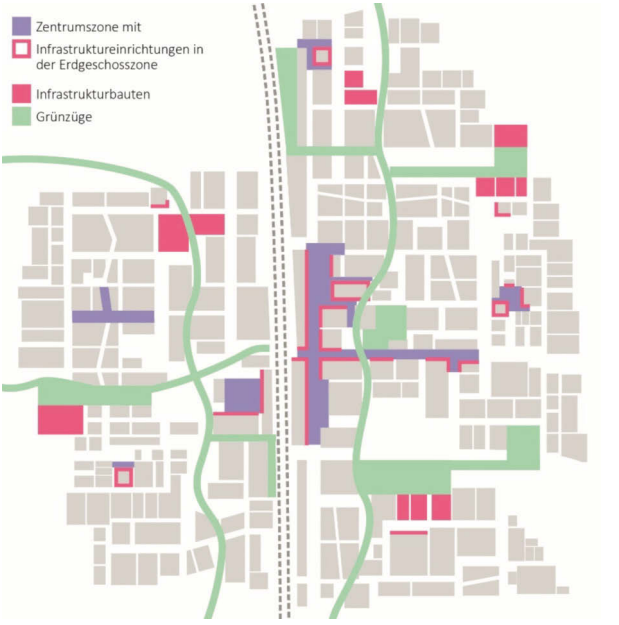
Kursorisch soll eine von mehreren möglichen – bewussten oder unbewussten – Inspirationen aus der Stadterneuerung erläutert werden. So sind in vielen Siedlungen des Komplexen Wohnungsbaus aus den 1970/80-er Jahren in den letzten 20 Jahren eine unzählige Menge der einst standardisierten ›Kinderkombinationen‹ umgebaut worden. Es handelt sich um einen eigenen Gebäudetyp mit Kinderkrippe und Kindergarten mit jeweils separaten Eingängen, die – wenn sie heutzutage als Kita betrieben werden – etwa 120–160 Kindern Platz bieten (je nach Raumkonzept des Betreibers). Durch die Programmatik des Bundesförderprogramms Stadtumbau Ost (2002–2017) sind in den entsprechenden Gebieten jedoch viele Umnutzungen zu Begegnungszentren oder Nachbarschaftshäusern zu finden. Gerade in diesem Umbautyp zeigen sich exemplarisch Vorteile der Clusterung für die direkt oder mittelbar (per Unterstützung freier Träger) betriebsfinanzierende öffentliche Hand,

wie Grunze (2017: 235) und Krüger (2019: 242f.) an zwei großen Berliner Siedlungen aufzeigten. Anderswo und auch außerhalb von Großsiedlungen gab es Ersatzneubauten soziokultureller Zentren (Berlin – Frankfurter Allee, Hamburg – Steilshoop) oder den Umbau früherer Kirchengemeindegebäude (Kassel – Wesertor). In der Stadterneuerung konnte gezeigt werden, wie einst »fordistische« Gebäudekomplexe zu flexiblen soziokulturellen Clustern umgebaut werden können. Es ist ein Praxiswissen vorhanden, wie nun im Neubau von vornherein flexible Gebäudekomplexe für diesen Zweck geplant und errichtet werden können. Für den Neubau stellt sich somit die Frage, ob es sich um eine Anzahl inkrementalistischer Einzelfälle (wie aktuell in Heidelberg – Bahnstadt oder aus den 1990/2000er-Jahren in Hamburg – Allermöhe) handelt oder ob es sich aus einer Systematisierbarkeit eine leitbildgetriebene Planung und Errichtung solcher Cluster in den 2020er-Jahren nachweisen lässt. Nun ist dies hier kein Plädoyer für einen bestimmten Gebäudetyp (den sozioinfrastrukturellen Cluster), sondern für das Systematisieren des empirischen Materials (soziale Infrastrukturversorgung im Neubau) nicht nur nach Funktion und Menge, sondern auch nach städtebaulicher Einbettung.

Im Zentrum, Am Grünzug oder dazwischen

Dass die Lagequalität eine Relevanz für die Standortwahl von kommerziellen Immobilien hat, ist eine Binsenweisheit. Doch auch die Allokation der Infrastrukturen im Neubauquartier kann unterschiedlich erfolgen. Es sind planerische Entscheidungen, ob Einrichtungen wie eine Schule oder ein Ärztehaus eher ins Zentrum der Siedlung oder an den Rand, also »ins Grüne«, gebracht werden. Mittelalterliche Städte zeichnen sich oft durch die Kirche im Zentrum aus. Als ein Schinkel-Schüler beim Wiederaufbau Neuruppins die Schule in die Mitte setzte, galt das als revolutionär-aufklärerischer Städtebau. In Freiburg–Dietenbach entstand die Schule in der Quartiersmitte (samt Straßenbahnanschluss) noch vor den Wohnbauten. Beim Betrachten der Lage dürfen zudem die Rolle des Siedlungszentrums und die Rolle des Freiraums nicht außer Acht gelassen werden, denn der Bezug dazu gilt für die jeweilige Allokationsentscheidung als Standortvorteil. Manche Infrastrukturen sollen ins Zentrum, manche an den Grünzug oder den anderweitig planerisch hergestellten oder gesicherten Freiraum (z.B. am Siedlungsrand).

Abb. 3: Allokationstypologie von Infrastrukturen



Eigene Darstellung

Ansiedlung im Zentrum

Typisch für das 20. Jahrhundert war die Anordnung von Infrastruktur zunächst im Zentrum der neuen Stadtrandsiedlung. Idealtypisch lagert sich dieses um einen Bahnhof (meist S- oder U-Bahn) an, und es entsteht idealtypisch ein lebendiger öffentlicher Raum rund um diesen (siehe den Beitrag von Benke in diesem Band). Baukulturelle europäische Ikonen wie Stockholm-Vällingby (wo der schwedische Begriff ABC-Stadt sich mit C auf das Centrum unmittelbar bezieht) oder die Westberliner Gropiusstadt mit ihren Quartierszentren markierenden U-Bahnhof-Pavillons (Pfeiffer-Kloss 2019) stehen dafür. Die westdeutsche »Urbanität durch Dichte« (wofür die Gropiusstadt exemplarisch steht) ist aber recht früh und recht umfassend dafür kritisiert worden, dass ein schlichtes Clustern von Funktionen im Zentrum eben nicht reicht, um daraufhin schon einen belebten öffentlichen Raum zu erzeugen (vgl. auch Protze 2009). Städtebauliche Aufgabe zeitgenössischen Siedlungsbaus bleibt mit Blick auf diese damaligen Planungen und ihrer Kritiken daran, nicht nur eine Entscheidung darüber zu treffen, wie das Zentrum gestaltet wird (die meisten Neubauquartiere beabsichtigen eine Zentrumsbildung, siehe den Beitrag von Altrock in diesem Band), sondern auch, welche sozialen Infrastruktureinrich-

tungen in das Zentrum gehen und welche nicht. Das kann dann zu einer Situation wie in der Heidelberger Bahnstadt führen, wo nicht der überregional bedeutsame Heidelberger Hauptbahnhof (bzw. dessen Vorbereich an der früheren Bahnhofsrückseite) als lokales Quartierszentrum entwickelt wird, sondern mehrere Zentren entstehen:eins mit Schwerpunkt Einzelhandel, Supermarkt und Gastronomie rund um eine dementsprechend integrierte Straßenbahnhaltestelle; eine durch Schule, Nachbarschaftstreff und wenig Einzelhandel geprägte Quartiersmitte, die eher als Kreuzungspunkt fußläufiger Alltagswege innerhalb des Quartiers gedacht ist (zur Vervollständigung: direkt am Hauptbahnhof entstehen primär Arbeitsstätten).

Demgegenüber richtet sich Hamburg-Oberbillwerder ebenso wie seine benachbarten Vorgängerquartiere (Allermöhe-West aus den 1990er-, -Ost aus den 1980er- und Bergedorf-West aus den 1960er-Jahren an den beiden S-Bahnhöfen Allermöhe und Nettelnburg aus. Jeweils ein Quartierszentrum ist nördlich und südlich der beiden S-Bahnhöfe zu finden; das Zentrum des ältesten der vier Quartiere am Nordeingang des Bahnhofs Nettelnburg wird mittels Stadterneuerung auch komplett überformt und an heutige Gegebenheiten angepasst. Auslöser ist explizit die Planung von Oberbillwerder. In Oberbillwerder wird am Bahnhof Allermöhe (Nordeingang) eine zentrale Achse beginnen (am Bahnhof findet sich dann z.B. eine Markthalle) und – einen Grünzug querend, wo ein erster Platz entsteht und u.a. eine Schwimmhalle und ein kleiner Supermarkt sein werden – auf einen weiteren Platz münden, der aber nicht durch großflächigen Einzelhandel geprägt sein wird (denn auf des Bahnhofs Südseite – Allermöhe-West – gibt es den schon), sondern von der Hochschulansiedlung und anderen sozialen Infrastrukturen in Erdgeschossbereichen. Die Stichworte Schwimmhalle und Hochschule weisen darauf hin, dass hier gezielt Infrastrukturen mit mindestens regionaler Bedeutung angesiedelt werden und die eher quartiersbezogenen Infrastrukturen dezentriert werden sollen.

Es ist also sichtbar, dass das Zentrum nicht mehr einzig für die Urbanität des Quartiers ›zuständig‹ sein wird, sondern spezifische Lösungen – oft als Teil stadtweiter oder stadtregionaler Ansiedlungsentscheidungen – gefunden werden, welche insbesondere darauf setzen, dass diejenigen Menschen einen Bezug zum Quartier entwickeln, die nicht dort wohnen, sondern anderen Aktivitäten nachgehen: am Heidelberger Hauptbahnhof in der Bahnstadt arbeiten, in Oberbillwerder schwimmen oder dort zur Hochschule gehören. Sowohl in Oberbillwerder, in Berlin–Oberhavel (Oberhavel 2022) als auch in Freiburg–Dietenbach (Freiburg 2020) betonen die Planer*innen mehr oder weniger explizit, dass eher kleinere Zentrumsplätze angelegt werden, die mit einer überschaubaren Menge an aktiven Erdgeschosszonen auch langfristig sicherbar sind (siehe dazu den Beitrag »Vorstellungen von Dichte und Mischung« von Krüger in diesem Band). Großflächige Nutzungen beschränken sich auf Supermärkte oder eben raumgreifende Infrastrukturen (wie z.B. die Schwimmhalle).

Dezentrale Ansiedlung

Denn neben der Zentrumsbildung dient die notwendige infrastrukturelle Ausstattung auch dazu, Nichtwohnnutzungen »in der Fläche« des Quartiers zu verteilen. Dies beruht auch auf der Erfahrung, dass nicht jeder entwurflich sorgsam angelegte Quartiersplatz belebt ist, weil die dezentrale kommerzielle Nahversorgung – z.B. Bäcker, Fleischer, Kiosk, Café, kleines Restaurant – oft nicht in jener Dezentralität trägt, in der sie einst planerisch gedacht war. Freilich entstehen an den dezentralen Quartiersplätzen oft aktive Erdgeschosslagen – sei es als Zone, sei es als Eckladen, doch mehr und mehr geht es darum, diese Läden durch die Vielfalt insbesondere kleinteiliger soziokultureller Angebote zu füllen (siehe oben). Hier wird auch auf das Potenzial zurückgegriffen, das gemeinschaftlicher und genossenschaftlicher Wohnungsbau bieten, denn hier entstanden schon immer und entstehen wieder soziokulturelle Räume. Der Gemeinschaftsraum ist aber nicht mehr im Dachboden oder im Keller (wie manchmal in den 1920er- oder 1950er-Jahren oder durch Umbau entstanden), sondern ist eben ein Laden mit Front zum Platz. In der Heidelberger Bahnstadt ist im Übrigen erkennbar, dass in einer Phase, kurz nach dem Bau, diese Läden durch Kitas bespielt werden. Hier ist vorstellbar, dass im übernächsten Jahrzehnt so ein Kita-Laden (der selbstverständlich gedanklich an die aus den westdeutschen 1970er-Jahren stammenden Kinderläden anknüpft) dann zu anderen soziokulturellen Zwecken leicht umgenutzt werden kann, so dass hier eine städtebauliche Logik flexibler Infrastrukturnutzungen im Zeitverlauf entsteht.

Eine weitere städtebauliche Auffälligkeit ist die Platzierung der Schulen nicht nur in der Bahnstadt an diesen dezentralen Quartiersplätzen. Schulen als typische Vertreter eines infrastrukturellen Gebäudekomplexes dienen also mehr und mehr der Platzbildung. Das gilt insbesondere dann, wenn sie als Gebäudekomplex nicht nur dem reinen Schulbetrieb, sondern als Teil einer Bildungslandschaft oder als Kombination mit Nachbarschaftseinrichtungen auch im Tageszeitverlauf eine ausgedehntere Nutzungszeit aufweisen, und zwar nicht 24/7, aber doch auch aufgrund von Ganztagsbetrieb und Abendveranstaltungen intensiver und so auch mit mehr Publikumsverkehr als Kreuzungspunkt fußläufiger Alltagswege innerhalb des Quartiers dienen.

Dieser Ansatz der Alltagsmobilität wird in Oberbillwerder sogar noch einen Schritt weitergedacht. Hier werden die Quartiersgaragen an die Quartiersplätze gelegt und als Gebäude mit aktiven Erdgeschosszonen unterlegt. Infrastrukturen sind dort die Hauptnutzer von mindestens der Hälfte der geplanten Gebäude – zumeist im Erdgeschoss, hin und wieder auch in Obergeschossen bzw. auf dem Dach. Diese Logik der Mehrfachnutzung und Strategie der Belebung eines Quartiersplatzes findet sich auch in den Buckower Feldern in Berlin (Buckower Felder 2022) und in Ansätzen im Masterplan für Freiburg–Dietenbach (Freiburg 2020). Für den jetzigen Zeitpunkt muss offenbleiben, welchen Einfluss das nachher tatsächlich auf

die fußläufigen Alltagswege innerhalb des Quartiers zusätzlich nimmt, wenn auch die Zugangspunkte individueller Mobilität dort sind (siehe oben die Ausführungen zur Quartiersgarage). Doch es zeigt sich, dass die dezentralen Quartiersplätze sehr stark in der Planung durch die Ansiedlung der Infrastruktur als Anlassgeber fußläufiger Alltagswege innerhalb des Quartiers strukturiert werden und es nicht mehr ›nur‹ um die städtebauliche bzw. freiräumliche Aufenthaltsqualität geht. Diese bleibt freilich notwendige Bedingung dafür, dass die Belebung des öffentlichen Raums im Neubauquartier gelingt.

Ansiedlung am (grünen) Freiraum

Nichtsdestoweniger bleibt eine dritte Kategorie des Ansiedelns, die bereits aus allen Vorgängerepochen seit der Nachkriegszeit bekannt ist, ebenfalls vorhanden: die Ansiedlung insbesondere von Schulen und Kitas ›im Grünen‹. Nicht nur weil diese Art der Infrastruktur – als eigenes Gebäude oder Gebäudekomplex mit umzäuntem Garten (es findet sich schon sprachlich im Wort Kindergarten) – ebenso durch ihren Freiraum geprägt ist wie durch ihre Architektur, sondern weil der verkehrsarme Grünraum oder Grünzug oft den sicheren Gegenort zum autoorientierten Verkehrsraum darstellt – Stichwort Schulwegsicherheit. Schließlich galt in der Nachkriegszeit das Leitbild der autogerechten Stadt, welches im Siedlungsbau dann oft zu einem Gegenüber von autogerechter Erschließung versus Wegenetzen für den Fußverkehr im Grünraum führte (die Frankfurter Nordweststadt kann hier als herausragendes Beispiel der Epoche der 1960er-1980er-Jahre dienen, vgl. Harnack 2018: 174ff., aber auch die Prinzipien der Ansiedlung von Kindergärten in den Prinzipien des ostdeutschen Komplexen Wohnungsbaus, vgl. Grunze 2017).

Auch in Hamburg–Oberbillwerder sind alle Schulstandorte, Kindergärten und Sportanlagen durch den sogenannten Grünen Loop verbunden, hier macht man sich auch den Umstand zunutze, dass Schulgrundstücke so groß sind, dass sie sowohl an den Grünen Loop als auch an einen Quartiersplatz angrenzen können (Hamburg 2019). Es wird interessant sein, wie mit dieser Logik zweier Zugangsmöglichkeiten auf das Schulgrundstück dann konkret umgegangen werden wird. In der Heidelberger Bahnstadt reihen sich an der Kante zur Landschaft entlang eines regionalen Rad- und Fußwegs Kindergärten und Spielplätze auf, ganz wie bei historischen Vorbildern – egal ob in Hamburg (Westen) in Steilshoop oder in Berlin (Osten) in Hohenschönhausen. In Steilshoop wurde der Zugang zum Naturraum Bramfelder See durch den Ersatzneubau des zentralen Schulcampus des Quartiers noch stärker betont als beim Vorgänger-Gebäudekomplex der 1970er-Jahre. In Hohenschönhausen ergänzten (bzw. ergänzen) Schulneubauten der 1990er- (und neu 2020er-)Jahre und die Stadterneuerung der 2000er/2010er-Jahre mit ihrem Umbau soziokultureller Orte ein bereits rudimentär aus der Bauzeit (1980er-Jahre) vorhandenes Band

an Bildungs- und Jugendeinrichtungen entlang des Naturschutzgebiets Krugwiesen (Krüger 2019).

Beide Beispiele, die sich eben nicht nur in Quartieren der Urbanität durch Dichte bzw. des Komplexen Wohnungsbaus in dessen Bauzeit, sondern auch auf dessen Stadterneuerung der vergangenen zwei Jahrzehnte beziehen, zeigen auffällige Ähnlichkeiten zu den Allokationsentscheidungen in heutigen Masterplänen. Die Rolle des Freiraums in den Siedlungen in Bezug auf die Ansiedlung von Infrastruktur bleibt bedeutsam, angereichert durch die Erfahrungen der Stadterneuerung von Stadtrandsiedlungen der Vorgängerepochen.

Ausblick

Infrastrukturen zeichnen sich dadurch aus, dass ihr Funktionieren in der Stadt äußerst unauffällig stattfindet. Sie sind Teil des Alltags und werden eigentlich nur zum Thema, wenn es ein Problem gibt: ein Ausstattungsdefizit (z.B. zu wenig Kitaplätze in der Neubausiedlung) oder hin und wieder einen Ausstattungsüberhang (wie im Stadtumbau Ost 2002–2017), Austeritätsbedingungen (verfallende Einrichtungen, vgl. Peck 2015) oder Bauskandale. Doch wenn Infrastrukturen funktionieren, dann zeigen sie Folgendes:

> »Im Ergebnis sind gebaute Umwelten entstanden, in denen sich Menschen routiniert, fast instinktiv und wie in einer ›zweiten Natur‹ bewegen, auf die sie aber auch in hohem Maße angewiesen sind. Infrastrukturen sind ein materielles Ergebnis von gewollten Veränderungen, widerstreitenden Interessenlagen und sich wandelnden Leitbildern der Gesellschaft. Sie sind also nichts weniger als ›gebaute Geschichte‹.« (van Laak 2017)

Dieser gebauten Geschichte wird in den 2020er-Jahren in Deutschland ein neues Kapitel hinzugefügt: Infrastrukturbauten auf Quartiersebene in Stadtrandsiedlungen, wobei die Rolle der Infrastrukturbauten nicht nur die Sicherung einer lokalen Daseinsvorsorge (im quantitativen Sinne) ist, sondern zum urbanen Charakter einer Nachbarschaft am Stadtrand beitragen soll. So findet es sich zumindest in den Masterplänen der jeweiligen Städte bzw. Quartiere (exemplarisch: Oberhavel 2022; Buckower Felder 2022; Hamburg 2019; Freiburg 2020). Es lohnt also für die Stadtforschung, sich vergleichend mit diesen Planungen zu beschäftigen.

Literatur

Altrock, Uwe/Krüger, Arvid (2019): »Wiederbelebung des Leitbilds der Europäischen Stadt? Neue Suburbanität in Zeiten angespannter Wohnungsmärkte«, in: Raumplanung (204–6), S. 16–24.

Borchard, Klaus (1974): Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, München: ISW und DASL.

Buckower Felder 2022: Internetpräsentation des städtischen Wohnungsunternehmen Stadt & Land zum Neubauquartier, https://www.stadtundland.de/buckowerfelder

Coelen, Thomas/Heinrich, Anna Juliane/Million, Angela (Hg.) (2015): Stadtbaustein Bildung, Wiesbaden: Springer VS, http://gbv.eblib.com/patron/FullRecord.aspx?p=2094097, https://doi.org/10.1007/978-3-658-07314-5.

Frankfurt 2022: Internetpräsentation der Stadt Frankfurt a.M. zur Planung der Günthersburghöfe mit mehreren verlinkten grafischen Darstellungen als PDF, https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/g_nthersburgh_fe_17130.html

Freiburg 2020: Dietenbach – Sozial, ökologisch, lebenswert, Städtebaulicher Rahmenplan und Erläuterungsbericht, als Anlage 2 zur Drucksache G-20/094., Freiburg.

Gehl, Jan (2016): Städte für Menschen, 1. Auflage, Berlin: JOVIS, https://doi.org/10.1515/9783868598223.

Grunze, Nico (2007): Rückbau sozialer Infrastruktureinrichtungen in der Großwohnsiedlung Marzahn. Ursachen, Probleme und Möglichkeiten, Diplomarbeit.

Grunze, Nico (2017): Ostdeutsche Großwohnsiedlungen, Dissertation, 1. Auflage 2017, Wiesbaden (Quartiersforschung), https://doi.org/10.1007/978-3-658-18540-4

Hamburg 2019: The Connected City Oberbillwerder (Auftraggeberinnen: Freie und Hansestadt Hamburg und Bezirksamt Bergedorf, herausgegeben durch IBA Hamburg GmbH), Hamburg.

Harnack, Maren (2018): »In die Zange genommen. Kritik am Wohnungsbau um 1968«, in: sub\urban. Zeitschrift für kritische stadtforschung, 6/2-3 2018, S. 173–180, https://doi.org/10.36900/suburban.v6i2/3.438.

Heinz, Harald (1983): Entwerfen im Städtebau, Daten, Richtwerte, Rechtsgrundlagen, Planungsablauf, Wiesbaden: Bauverlag.

Kompetenzzentrum Großsiedlungen (Hg.) (2015): Perspektiven grosser Wohnsiedlungen. Kompetenzzentrum Großsiedlungen, Berlin (Jahrbuch … Kompetenzzentrum Großsiedlungen e.V, 2015).

Krüger, Arvid (2008): Erneuerung der Erneuerung? Eine neue Rolle der Stadterneuerung im Kontext von Benachteiligungsphänomenen, Berlin: Univ.-Verl. der TU, Univ.-Bibliothek (Graue Reihe des Instituts für Stadt- und Regionalplanung, H.

10), http://opus.kobv.de/tuberlin/volltexte/2008/1768/pdf/Graue_Reihe_Heft_10_Erneuerung_der_Erneuerung.pdf

Krüger, Arvid (2019): Neue Steuerungsmodelle der Stadterneuerung – … und daraus folgende Anforderungen an die Städtebauförderung, die Kommunen und die gemeinnützige Wohnungswirtschaft, Weimar: Bauhaus-Universität Weimar.

Latham, Alan/Layton, Jack (2019): »Social infrastructure and the public life of cities: Studying urban sociality and public spaces«, in: Geography Compass 13 (7), https://doi.org/10.1111/gec3.12444.

Libbe, Jens/Köhler, Hadia/Beckmann, Klaus J. (2010): Infrastruktur und Stadtentwicklung. Technische und soziale Infrastrukturen – Herausforderungen und Handlungsoptionen für Infrastruktur- und Stadtplanung, Forschungsprojekt des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) im Auftrag der Wüstenrot-Stiftung, Berlin: Dt. Inst. für Urbanistik (Edition Difu – Stadt, Forschung, Praxis, 10), https://doi.org/10.1007/s13147-011-0110-6.

Mack, Wolfgang/Raab, Erich/Rademacker, Hermann (2003): Schule, Stadtteil, Lebenswelt. Eine empirische Untersuchung, Opladen: Leske und Budrich (DJI-Reihe, Bd. 18: Jugend), https://doi.org/10.1007/978-3-322-80915-5.

Müller, Wolfgang (1979): Städtebau, Technische Grundlagen. Stuttgart: Teubner.

Neufert, Ernst (1944): Bauentwurfslehre – Grundlagen, Normen, Vorschriften über Anlage, Bau, Gestaltung, Raumbedarf, Raumbeziehungen, Maße für Gebäude, Räume, Einrichtungen, Geräte mit dem Menschen als Maß und Ziel, Berlin: Bauwelt-Verlag, https://doi.org/10.1007/978-3-663-07646-9.

Oberhavel 2022: Internetpräsentation der städtischen Wohnungsunternehmen WBM und Degewo zum Neubauquartier, https://waterkant-berlin.de

Peck, Jamie (2015): Urbane Austerität. Die neoliberale Krise der amerikanischen Städte, New York: Rosa-Luxemburg-Stiftung.

Pfeiffer-Kloss, Verena (2019): Der Himmel unter West-Berlin, Dissertation. [1. Auflage], Berlin: Urbanophil.

Prinz, Dieter (1993): Städtebau, 2. Band (Städtebauliches Gestalten), Stuttgart: Kohlhammer.

Protze, Käthe (2009): Hausen statt Wohnen, Dissertation, 1. Aufl. Kassel: AG Freiraum und Vegetation (Notizbuch … der Kasseler Schule, 74).

Schneider, Volker/Tenbücken, Marc (Hg.) (2004): Der Staat auf dem Rückzug. Die Privatisierung öffentlicher Infrastrukturen, Frankfurt a.M.: Campus-Verlag.

van Laak, Dirk (2017): »Eine kurze (Alltags-)geschichte der Infrastruktur«, in: Aus Politik und Zeitgeschichte (16–17), S. 4–11.

Abbildungen

Abbildung 1: Arvid Krüger (2022): Mögliche punktuelle Infrastrukturen im Quartier
Abbildung 2: Arvid Krüger (2022): Möglicher infrastruktureller Gebäudekomplex
Abbildung 3: Arvid Krüger (2022): Allokationstypologie von Infrastrukturen

Neue Suburbanität?

Uwe Altrock, Arvid Krüger, Henriette Bertram

Die Beiträge in diesem Band werfen Schlaglichter auf Mechanismen der Stadtentwicklung und den gelebten Alltag der Menschen am Rand großer Städte, auf Veränderungen der Akteurskonstellationen und -koalitionen, auf die einflussnehmenden gesellschaftlichen Wertvorstellungen und alte und neue Herausforderungen von Planung. Teilweise stehen Weiterentwicklungen älterer Siedlungen und kleinerer Vorstädte im Mittelpunkt, teilweise gänzlich neu geplante große Stadtquartiere. Jedes dieser Projekte bringt für sich genommen enorme Herausforderungen für das lokale Zusammenspiel der beteiligten Akteur*innen mit sich, und zwar sowohl im Hinblick auf die Planung als auch auf die Umsetzung. Andere Beiträge gehen von den Bedürfnissen, Ansprüchen und Bedeutungszuschreibungen der Menschen in den Vorstädten aus. Es zeigt sich, dass das vorherrschende, manchmal klischeebeladene Bild des Suburbanen einer Ausdifferenzierung und Aktualisierung bedarf.

Wer sind die neuen Suburbaniten?

Die Reurbanisierungsdebatte bildete den Ausgangspunkt der Beschäftigung mit Projekten der »Neuen Suburbanität«. Im Zusammenspiel mit der Ergänzung sozialwissenschaftlicher Kernkategorien wie Einkommen, Alter und Haushaltstyp durch die Betrachtung gesellschaftlicher Milieus hat sie den Blick darauf gelenkt, dass Ansprüche an das Wohnen und Leben im städtischen Raum sich heute differenzierter darstellen als noch in der Mitte des 20. Jahrhunderts. Die scheinbare Stabilität des Wunschs nach dem Besitz eines Einfamilienhauses mit hohen Zustimmungswerten wird längst nicht mehr uneingeschränkt als Legitimation für die flächenextensive Produktion von Einfamilienhausgebieten am Stadtrand herangezogen. Gegenüber früheren Epochen steht dem schon die wahrgenommene Flächenknappheit in Kernstädten von Ballungsräumen im Weg. Diese wird verstärkt durch die vielfältigen Funktionen, die mittlerweile mit den – ebenfalls knappen – noch unbebauten Flächen inner- und außerhalb der Städte verknüpft werden. Sie sollen nicht nur zur Naherholung und zur Nahrungsmittelproduktion dienen, sondern auch die An-

passung an den Klimawandel sowie Bemühungen um den Erhalt der Biodiversität unterstützen. Strategien, die versuchen, einkommensstarke Haushalte durch die Ausweisung von Einfamilienhausgebieten an die Kernstadt zu binden und dadurch das kommunale Einkommensteueraufkommen zu stabilisieren, werden weiterhin konterkariert durch den Hinweis auf die hohen Erschließungs- und sozialen Infrastrukturkosten, die für die Entwicklung aufgewendet werden müssen. Zusätzlich verlieren sie dadurch an Attraktivität, dass heutzutage die wirklich Disktinktion für Wohlhabende versprechenden Wohnungsangebote offenbar auf innerstädtischen Konversionsflächen, entwickelt werden.

Zu den angesprochenen weitreichenden Verschiebungen der Produktionsbedingungen sind ausdifferenzierte Nachfragemuster hinzugetreten, die sich nicht immer einfach entschlüsseln lassen: Urbane Lebensweisen, von Soziolog*innen im Grundsatz bereits in allen Siedlungsformen und Lagetypen nachgewiesen, scheinen auf dem Vormarsch, können aber bei genauerer Betrachtung nicht überdecken, dass diese baulich-räumlich nach wie vor teilweise in suburbanen Wohntypologien beheimatet sind. Suburbanes Wohnen wird heute auch in freier Anlehnung an Tucholsky, dessen Aperçu »vorne die Ostsee, hinten die Friedrichstraße« bereits in den 1920er-Jahren diesen Berliner Wohnwunsch zusammenfasste, innerstädtisch und ländlich zugleich gesucht. Dass mit hohen Dichten im (damals) suburbanen Raum bereits vor und in den 1920er-Jahren städtebaulich umgegangen wurde, zeigt ohnehin auf, dass eine »Neue Suburbanität« sich auf Traditionslinien früherer Stadterweiterungsepochen berufen könnte. Diese höheren Dichten ergeben sich heute auch aus dem Wunsch der Planenden und der Wohnungsbauakteure, der Kleinfamilie das Maximum an kleinräumiger Lebensqualität in der Dichte der Großstadt bieten zu können. Jedoch bleibt sie wenigen Projekten und damit Zielgruppen vorbehalten, die in günstigen Marktsituationen und räumlichen Konstellationen in der Lage sind, sie überhaupt zu erschwinglichen Preisen zu realisieren (auch Berlin-Frohnau aus der Zeit um 1910 oder die Stuttgarter Weißenhofsiedlung aus den 1920er-Jahren dienten nicht primär sozial schwächeren Schichten, und selbst die ersten Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus wurden teilweise von Mittelschichtfamilien erstbelegt). Bei gerade in Ballungsräumen wieder erheblich und beinahe in allen Lagen steigenden Immobilienpreisen sind auch viele sehr urban lebende Schwellenhaushalte aufgrund des verengten Angebots bereit, an den Stadtrand auszuweichen, wenn sie über Jahre vergeblich versucht haben, sich im Zuge der Familiengründung in der näheren Quartiersumgebung auf gestiegener Wohnfläche zu verwirklichen. Die Beiträge des Sammelbands zeigen jedoch auch, dass Suburbia heute für Menschen mit sehr diversen Hintergründen und Wohnansprüchen Entfaltungsmöglichkeiten bieten.

Gleichzeitig nimmt die Wohnungsproduktion für die Unterbringung weniger zahlungsfähiger Bevölkerungsgruppen, auf deren Arbeitskraft insbesondere in einigen Schlüsselsektoren die Städte angewiesen sind, eine essenziell wichtige Rolle

ein. Es scheint, dass einfache Lösungen, im Rahmen derer größere kommunale Wohnungsunternehmen sozialen Wohnungsbau vorzugsweise an der städtischen Peripherie errichten, dauerhaft diskreditiert sind. Nichtsdestoweniger entsteht mindestens innerhalb der Siedlungen ein gewichtiger Anteil an sozialem Wohnungsbau, denn inzwischen setzen die Metropolen unterschiedliche wohnungspolitische Instrumente ein, um im Neubau einen Aufwuchs an entsprechendem Wohnraum zu sichern. Die Wohnungsbauunternehmen, welche dort potenziell bauen werden, sind sich dessen auch sehr bewusst und denken über entsprechende bautechnische Kostensenkungsstrategien wie seriellem Wohnungsbau nach. Per se sind auch die westdeutschen Siedlungen der 1960/70er (Urbanität durch Dichte) und ostdeutschen der 1970/80er (Komplexer Wohnungsbau) Jahre durch eben diesen seriellen Wohnungsbau geprägt; die folgenden Jahrzehnte aber eher dadurch, den sozialen Wohnungsbau einzustreuen und »unauffällig« zu machen. Es ist also – erneut – trotz der »Negativfolie« Großsiedlung denkbar, dass großmaßstäblicher Wohnungsbau auch oder gerade für sozial schwache Schichten stattfindet, falls die im Rahmen der Schaffung einer »Neuen Suburbanität« angestrebten sozialen Mischungsziele durch Wohnstandortverhalten und Belegungspolitik konterkariert werden sollten. Das erfordert von vornherein Antworten der jeweiligen Stadtentwicklungspolitik auf eine möglicherweise »vorauseilende« Stigmatisierung – Hamburg hat die die ersten Quartiere der Postmoderne aus den 1990er-Jahren bereits zu Zielgebieten der Stadterneuerung bzw. Städtebauförderung erklärt.

Soziale Segregation und die Stigmatisierung benachteiligter Quartiere stellen nach wie vor – und in Zeiten steigender Immobilienpreise ohnehin – eine zentrale Herausforderung für die Stadtpolitik dar. Selbst wenn man sie nicht immer wirksam vermeiden zu können glaubt, werden Weichenstellungen ergriffen, die mithilfe von Mindestquoten preiswerter Wohnungen in Neubauquartieren dazu beitragen sollen, eine soziale Mischung zu sichern und in Zeiten sinkender Anteile belegungsgebundener Wohnungsbestände ein Mindestmaß an neuerlichem Aufwuchs sowohl bei öffentlichen als auch bei privaten Unternehmen zu gewährleisten. Zu diesen Weichenstellungen gehört auch die Versorgung mit sozialer, kultureller und medizinischer Infrastruktur. Deren Ausgestaltung und Anordnung innerhalb der Quartiere sucht einerseits den genannten ökonomischen Restriktionen, andererseits aber auch den veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und sich daraus ergebenden Lebensstilen Rechnung zu tragen. Inwieweit neuere bauliche Ausprägungen einer Mobilitätsinfrastruktur in Verbindung mit soziokulturellen, gesundheitlichen und sportbezogenen Angeboten andere Alltagsmuster in den neuen Quartieren herbeiführt, muss einstweilen offenbleiben; noch sind die Siedlungen der 2020er-Jahre Pläne und Bauvorhaben. Jedoch gehört zu den genannten Weichenstellungen, dass infrastrukturelle Sektoren zumindest zusammengedacht werden – z.B. die Mobility-Hub-Gebäude in Hamburg-Oberbillwerder oder die Verknüpfung der Westtangente-Schienenverkehrsplanungen mit dem Stadtteil der

Quartiere in Frankfurt. Jedoch erweisen sich Infrastrukturplanung und Zentrumsbildung am Stadtrand erneut als sehr voraussetzungsvolle Planungsaufgaben. Damit versuchen die Städte, auf eben jene veränderten Rahmenbedingungen einzugehen und den sich daraus ergebenden Lebensstilen ausdifferenzierte Attraktivitätsmerkmale für den Stadtrand zu bieten.

Das aktuelle Geschehen am Rand der großen Städte

In vier der fünf größten deutschen Städte über 750.000 EW prägt jeweils mindestens ein städtebauliches Großprojekt die Debatte um Stadterweiterungen innerhalb der Metropole: Frankfurt plant den Stadtteil der Quartiere im Nordwesten, München baut Freiham (und bereitet in seinem Nordosten ebenfalls sehr weitreichende Stadterweiterungsmaßnahmen vor), Hamburg Oberbillwerder, Berlin diskutiert den Blankenburger Süden (und ein weiteres Großprojekt mit der Alten Schäferei). Diese Projekte verkörpern eine große Bandbreite an städtebaulichen Leitbildern, Trägerkonstellationen, örtlichen Rahmenbedingungen und strategischen Herangehensweisen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass diese neuen Siedlungen allein aufgrund ihrer Größe und medialen Präsenz das Bild des Wohnungsbaus der 2020er-Jahre prägen.

Demgegenüber stehen vielfältige städtebauliche Ideen der Umlandgemeinden, hier mitzuziehen – oder sich zu entziehen wie die Stadt Velten bei Berlin, die eine Brache am Bahnhof bewusst nicht entwickelt. Weiterhin erlangen Einfamilienhausbebauungspläne Planreife innerhalb wie außerhalb der Stadtgrenzen der Metropolen; aber es wird auch mit Urbanen Gebieten in den Kernen suburbaner Kleinstädte experimentiert. Einzelne Projekte verkörpern das »Weiter-So« suburbanen Flächenverbrauchs – sie finden sich im Umland aller zehn größten deutschen Städte – anderswo werden Co-Working-Spaces an S-Bahnhöfen als »Dritte Orte« zwischen Homeoffice und Innenstadtbüro etabliert. Diese Alltagssuburbanität ist ebenfalls sehr divers und zeigt die Vielfalt stadtentwicklungspolitischer Strategien auf kommunaler und regionaler Ebene im Umgang mit der Wohnungsknappheit.

Für größere Vorhaben manifestiert sich doch eines ganz deutlich: Stadterweiterung ist heute nicht mehr selbstverständlich zu haben, und Widerstand gegen die Neuinanspruchnahme von Flächen ist meist nicht weit. Man mag darüber streiten, ob die Reurbanisierung und die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung einen maßgeblichen Einfluss darauf haben, wie heutzutage Stadterweiterungsvorhaben geplant und realisiert werden, aber eines scheint beinahe unstreitig: Die wesentlichen Unterscheidungsmerkmale der derzeitigen Welle von Stadterweiterungsvorhaben von früheren sind der enorme Grad an Komplexität in der Vorbereitung einerseits und der praktisch überall entstehende vehemente Wi-

derstand, den es im Vorfeld von Planungsentscheidungen und darüber hinaus überhaupt erst einmal zu überwinden gilt.

Ein diverses Bild strategischer Ansprüche

Bei der Betrachtung der Kernstädte, die sich am stärksten mit Wohnungsknappheit, Nachhaltigkeitsforderungen und planerischen Konflikten auseinandersetzen müssen, entsteht jedoch ein verzerrtes Bild in Bezug auf die zu erwartenden planerischen und städtebaulichen Innovationen. Zwar werden auch dort nicht an sämtliche größere Entwicklungsvorhaben von vornherein höchste Maßstäbe angelegt, denn häufig stehen praktische Vermarktungsüberlegungen von Bauträgern oder Wohnungsunternehmen bei der Siedlungskonzeption zunächst im Vordergrund. Ebenso sind bei der Beplanung kleinerer Standorte weitergehende Überlegungen hinsichtlich der Möglichkeit, innovative »urbane« Quartiere etwa mit hoher baulicher Dichte, funktionaler und sozialer Mischung und guter Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen nach »allen Regeln der Kunst« des Städtebaus am Stadtrand zu schaffen, kaum in Reinform zu realisieren. Dennoch erstaunt, dass es selbst in nicht unmittelbar an die Kernstadt angrenzenden Umlandgemeinden regelmäßig Geschosswohnungsbauprojekte gibt; der scheinbar ausschließliche Fokus auf Einfamilienhausgebiete am Rande der Umlandgemeinde ist in der (umland-)kommunalen Planung zumindest durch andere städtebauliche Ideen ergänzt worden.

Freilich »verschwinden« die Bebauungspläne mit Einfamilienhausbebauung nicht, auch nicht in den Kernstädten. Gerade Stadtstaaten wie Hamburg und Berlin besitzen suburban, fast ländlich geprägte Teilräume, in denen auch solche Bebauungsplanungen stattfinden.

Zudem wäre es vermessen, von vornherein kausale Zusammenhänge zwischen Bauvorhaben einerseits und von Reurbanisierung geprägten städtebaulichen Leitbildern andererseits zu vermuten, oder gar eine prinzipielle und dominante Hinwendung zum qualitätvollen, urbanen Geschosswohnungsbau per se. Es sind vielmehr die Entwickler, die eine möglichst hohe Zahl an Wohneinheiten in einem Projekt beabsichtigen, was pragmatisch über eine höhere Dichte pro Projekt erreichbar ist. Doch selbst in größeren Projekten wie Oberbillwerder werden (wenige) Teilbereiche mit Einfamilien- und Doppelhäusern geplant, über deren Vermarktbarkeit sich keine Sorgen gemacht werden muss.

Mögliche Hinweise auf veränderte städtebauliche Leitbilder lassen sich aus Konversionsprojekten finden; gerade die aufgegebenen Kasernenareale in den schon länger wachsenden süd- und westdeutschen Metropolregionen zeigen auf, wie Geschoss-, Reihen- und Einfamilienhausbebauung koexistieren können (auch Potsdams Stadterweiterungen geben davon Zeugnis). Auch wenn freilich der

Stadtumbau zeitaufwändiger zu bewerkstelligen ist als der einen Acker in Siedlungsfläche umwandelnde Bebauungsplan, so ist es inzwischen Normalität, dass zur Generierung von Einwohnergewinnen Umlandgemeinden auch den Weg der Nachverdichtung bzw. Konversion gehen. Das primäre Ziel mag Einwohnergewinnung bleiben, nicht Flächensparsamkeit geworden sein; nichtsdestoweniger besitzen manche Konversionsflächen eine diesem klimarelevanten Ziel dienliche Lage, z.B. aufgegebene Areale in der Nähe von Bahnhöfen. So lässt sich das ein oder andere Beispiel einer Bahnhofsumfeldentwicklung mit Geschosswohnungsbau im Münchner, Stuttgarter oder Frankfurter Umland auch deuten.

Es besteht ein erheblicher Forschungs- und Systematisierungsbedarf hinsichtlich der Motivationslagen und Planungsprozedere: Entstehen »nachhaltige« und »urbane« Quartiere (mit Nutzung dieser Adjektive in der jeweiligen Selbstdarstellung) tatsächlich aufgrund nachhaltig gestalteter Planungsunterlagen (sei es Bebauungsplan und/oder Integriertes Städtebauliches Konzept o.ä. für eine Konversionsfläche) bzw. aufgrund einer tatsächlichen Adressierung urbaner Milieus in den Umlandgemeinden? Oder ist es der schiere Mengenbedarf, der auf den zur Verfügung stehenden Flächen die größtmögliche Anzahl an Wohneinheiten projektiert? In diesem Zusammenhang ist es ebenso vonnöten, mögliche innovative verkehrsplanerische Aspekte der Projektentwicklung, insbesondere zur Organisation des ruhenden Verkehrs und zur Einbettung des schienengebundenen Personennahverkehrs aus einer städtebaulichen Perspektive zu systematisieren. Ob Quartiersgaragen oder Entleihstationen für Elektroroller im öffentlichen Raum – kaum eine Projektentwicklung kommt ohne den Verweis auf neuartige Mobilitätsmodi aus. Ob dies jedoch die Alltagsmobilität am Stadtrand und im suburbanen Raum tatsächlich beeinflusst, bleibt noch nachzuweisen. Diese Nachweisführung wird nicht ohne eine Beachtung städtebaulicher Aspekte einer Mobilitätswende möglich sein.

Die Peripherie im Umbruch

Mit dem Begriff der »Zwischenstadt« verband Thomas Sieverts 1997 nicht nur den Anspruch, sich dem Übergangsraum zwischen den Kernstädten und dem ländlichen Raum intensiver zuzuwenden und anzuerkennen, welche Bedeutung ihm in der realen Siedlungstätigkeit zukommt. Vielmehr ging es ihm auch um eine Herausarbeitung der besonderen Qualitäten, die diesen Räumen innewohnen und die es sichtbar zu machen galt. Die sich daran anschließende Forschung hat für einige Jahre größere Aufmerksamkeit in der Fachwelt erhalten, doch heute scheint sie beinahe vergessen – jedenfalls ist in der aktuellen Diskussion um Stadterweiterungen nur wenig von einer Perspektive der Bestandsqualifizierung die Rede. Zu drängend erscheinen die Fragen der Wohnungsneuproduktion.

Nichtsdestoweniger gibt es dort, wo eine Bestandsqualifizierung in den letzten beiden Jahrzehnten in der Stadterneuerung stattgefunden hat, wertvolle Hinweise über mögliche Ansätze auch des Wohnungsneubaus. In den kommunalen Verwaltungen sind es oft dieselben Akteure, die sich im Neubau und in der Bestandsentwicklung mit städtischen Infrastrukturen befassen, seien sie als Wohnungsfolgeeinrichtungen im Neubau oder als Umbauprojekte der Bestandsentwicklung etikettiert. Bemerkenswert ist, dass mit Hamburg-Allermöhe die ersten Stadterweiterungsgebiete der Nachmoderne (aus den 1980/90er-Jahren) in den Fokus der Stadterneuerung geraten sind und eine Weiterentwicklung dieser Siedlungen mithilfe der Ausweisung als Städtebauförderkulisse erreicht werden soll, insbesondere hinsichtlich Freiraumgestaltung und sozioinfrastruktureller Projekte. Zumindest in größeren Wohnungsneubauprojekten zeigt sich bereits jetzt, dass urbanen Infrastrukturen entsprechender Raum in der Planung gegeben wird, reine Wohngebiete entstehen in den Großstädten und größeren Umlandgemeinden kaum.

Dessen ungeachtet hat sich neben der ohnehin intensiven Debatte um die Aufwertung, Nachverdichtung, Umstrukturierung und Revitalisierung von Stadtquartieren und brach gefallenen Flächen in größeren Städten eine vielgestaltige »Kleinstadtforschung« herausgebildet. Diese ist zwar eher von der Frage angetrieben, wie sich im Schatten der Metropolen tendenziell von Attraktivitätsverlusten bedrohte, aber dennoch für die dort Ansässigen kaum ersetzbar erscheinende Siedlungstypen möglichst weiterhin vital und lebenswert gestalten lassen – ohne dafür dauerhaft auf ein erhebliches Maß öffentlicher Fördermittel angewiesen zu sein. Doch auch in oder am Rand von Ballungsräumen existieren Kleinstädte, die im Wettbewerb mit den vitalen Kernstädten und deren guter Ausstattung mit Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen unter Attraktivitätsproblemen leiden. Die spezifischen Herausforderungen und Möglichkeiten des zwischenstädtischen Raums werden hier allerdings kaum thematisiert.

Es scheint aktuell eher so, dass die Kleinstadtforschung zwischen verschiedenen Polen oszilliert. Es liegt zum einen nicht vollständig die Peripherie im Fokus, jedoch finden eine beträchtliche Reihe von Kleinstadtforschungsprojekten eben außerhalb der Umlandräume der Metropolen statt (wobei diese Abgrenzung ohnehin schwierig ist, wenn südthüringische Kleinstädte zum Metropolraum Nürnberg zählen und ganz Brandenburg zu Berlin). Die suburbane Kleinstadt wird zumeist nicht adressiert, nichtsdestoweniger werden trotzdem immer wieder Bezüge zwischen Metropole und ländlichem Raum in den Blick genommen.

Zum anderen oszilliert die Kleinstadtforschung zwischen stadtplanerischen und regionalplanerischen Fragestellungen und Methoden, was angesichts des Forschungsgegenstands nicht überrascht, denn wenn die Kleinstädte ebenso wie Dörfer und Landschaften einem ländlichen Raum zugeordnet werden, dann stehen

sie ebenso in Kontrast als Land zur (Groß-)Stadt wie manchmal Regionalplanung zur Stadtplanung.

Die Weiterentwicklung von zwischenstädtischen Ansiedlungen folgt jedoch weitgehend konventionellen Diskursen um klein- und mittelstädtische Bestandsentwicklung und Stadterweiterung. Dass dabei jedoch vielfältige spezifische Themen zu beleuchten wären, wird in dem Beitrag von Marcus Menzl augenscheinlich dargestellt. Bislang scheint sich die Aufmerksamkeit der Stadtforschung allerdings kaum auf die sich dort vollziehenden Umbrüche und Herausforderungen zu richten. Es wäre neu zu bilanzieren, inwiefern bei einer neuerlichen Auseinandersetzung mit ihnen fruchtbar an die Erkenntnisse der Zwischenstadtforschung angeknüpft werden könnte.

Herausforderungen und Ungewissheiten

Vor diesem Hintergrund ist bislang trotz erster tiefergehender Forschungsresultate offengeblieben, wer warum in die neuen Stadtrandquartiere zieht und inwieweit sich die jeweils wesentliche Nachfrage der quartiersbildenden Erstbezieher aus Urbanit*innen, die aus Kostengründen an den Rand ziehen müssen, aus Restsuburbanit*innen, die den Stadtrand suchen, oder anderen Gruppen wie Zuwandererhaushalten bestehen, die gerade im Fertigstellungszeitraum eines Stadtrandquartiers Zuflucht in Ballungsräumen suchen und konzentriert nachfragerelevant werden. Dementsprechend ist bislang weder zuverlässig zu beantworten, inwieweit anspruchsvolle Stadtentwicklung am Stadtrand in Zeiten der Reurbanisierung mit der Nachfrage nach besonderen kulturellen, gastronomischen oder auch arbeitsplatzorientierten Angeboten rechnen darf und welche Form von Quartier sich vor diesem Hintergrund am Stadtrand überhaupt entwickeln kann. Trotz des vermutlich gegenüber früheren Stadterweiterungsphasen gestiegenen Anteil an Haushalten mit stadtaffinen Lebensweisen muss damit gerechnet werden, dass die veränderten ökonomischen Rahmenbedingungen (Konzentrationsprozesse im Einzelhandel, Aufstieg des Online-Handels, Home-Office-Regelungen, webbasierte Unterhaltung usw.) im Zusammenspiel mit gegenüber innerstädtischen Quartieren geringeren dazu führen, dass sich bestimmte urbane Lebensstile überhaupt nicht realisieren lassen und »konventionellere« sich in einem stärkeren Maß als planerisch gewünscht durchsetzen werden – etwa ein auf dem motorisierten Individualverkehr beruhendes Mobilitätsverhalten dort, wo sich die »15-Minuten-Stadt« aller Bekenntnisse der Stadtentwicklung zum Trotz nicht realisieren lässt.

Derzeit stehen wir diesbezüglich am Scheideweg: Die Nachfrage nach dem Leben in Ballungsräumen und damit die (Re-)Urbanisierung scheint ungebrochen, treibt weiterhin die Wohnungsknappheit und trifft auf die enormen Her-

ausforderungen steigender baulicher Anforderungen nicht zuletzt im Zuge der »Heizwende«. In den letzten Jahren ist angesichts immer weiter steigender Bevölkerungszahlen und insbesondere der internationalen Wanderungsbewegungen der Druck auf die Ballungsräume tendenziell zusätzlich gestiegen, sodass trotz gleichzeitig beobachtbarer Schrumpfungstendenzen in peripheren ländlichen Räumen nicht auf einen einfachen regionalen Ausgleich der Wohnungsmarktungleichgewichte zu hoffen ist. Die Angebotsknappheiten im Bauhandwerk sowie die Komplexität von Planungsverfahren sind bislang noch nicht erkennbar ausgeräumt, ebenso wenig Widerstände aus der Politik und von Anwohner*innen sowie umweltbewussten Gegner*innen einer Entwicklung am Stadtrand. Der hieraus resultierende Kostendruck in Verbindung mit erheblich gestiegenen Zinsen wird die Finanzierungsbedingungen sowohl bei Bauträger*innen und Investor*innen als auch bei Haushalten nachhaltig verschlechtern. Inwieweit dies dazu führt, dass geplante Stadterweiterungsvorhaben scheitern oder auf die »lange Bank« geschoben werden müssen, bleibt abzuwarten.

Erste Indizien deuten in einigen Ballungsräumen mindestens vorübergehend auf sinkende Immobilienpreise hin, die die Profiterwartungen bei den Wohnungsproduzenten verschlechtern. Welche Rolle hier die Umlandgemeinden spielen werden, ist ebenfalls genauer zu erkunden. Schon jetzt ist mancherorts zu bemerken, dass aufgrund der hohen Kosten die Bereitschaft wächst, wieder in weiter »draußen« liegende Teile von Ballungsräumen zu ziehen. Eine verbesserte Koordination des Handelns zwischen Kernstädten und ihrem Umland scheint hier unausweichlich. Ob es dabei wirklich zu leistungsfähigen Zweckbündnissen der Akteur*innen in Ballungsräumen kommt, um die de facto in der Kernstadt nicht bewältigten Wohnungsprobleme weiter draußen ansatzweise zu »lösen«, und ob dies gelingt, ohne dass die vorhandenen Ausfallstraßen und der schienengebundene ÖPNV dauerhaft überlastet werden, sind bislang offene Fragen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch ein Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen auf ähnliche Widerstände stoßen dürfte wie die Stadterweiterungsvorhaben selbst.

Ausblick

Die in diesem Band zusammengetragenen vorläufigen Befunde machen es deutlich: Stadterweiterungen stellen angesichts der Attraktivität von größeren Ballungsräumen gerade dort ein keineswegs umfassend beforschtes, aber gleichwohl sehr aktuelles Thema der Stadtentwicklung dar. Daran ändern auch die lange Tradition der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Fragen der Suburbanisierung sowie die in den letzten Jahren im internationalen Kontext entstandenen Arbeiten wenig. Die aktuellen Stadterweiterungsprobleme in Mitteleuropa mögen wenig zu tun haben mit den Herausforderungen und Umbrüchen von schnell wachsenden

Städten des globalen Südens, wo in den nächsten Jahrzehnten bis zu 2 Milliarden Menschen zusätzlich in Städten leben werden. Im Vergleich dazu handelt es sich bei den hier behandelten Themen eher um die einer tendenziellen Reorganisation der großräumigen Siedlungsstruktur, die aber unter völlig anderen Bedingungen abläuft als in der Hauptwachstumsphase unserer Städte im 19. und 20. Jahrhundert. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit den sich wandelnden Ausgangsbedingungen und Triebkräften, Akteur*innen und Träger*innen, Unterstützer*innen und Gegner*innen sowie den Prozessen und Folgen der Stadterweiterung in Zeiten der Reurbanisierung steht noch aus. Die Suche nach möglichst umweltverträglichen und sozial gerechten Formen einer zeitgenössischen Organisation des räumlichen Zusammenlebens in mitteleuropäischen Ballungsräumen und die Frage, welche Rolle die weitergehende Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungszwecke spielen sollte, sind dabei wichtige Themen. Es sollten jedoch auch weitere, bislang vernachlässigte Themen in den Mittelpunkt gestellt werden. Hierzu zählt sicher eine kleinräumige Differenzierung innerhalb von Ballungsräumen, wo nicht nur unterschiedlichste Wohn- und Lebensformen aufeinanderstoßen, sondern sich überdies die siedlungsräumlichen und standortbezogenen Ausgangsbedingungen erheblich auseinanderklaffen. Nimmt man die auf kleinem Raum nebeneinander existierenden politischen Kulturen und Ansprüche sowie das differenzierte Mosaik verfügbarer Ressourcen kollektiven Handelns hinzu, wird in der Überlagerung deutlich, dass einfache Antworten auf Fragen nach den Möglichkeiten und Perspektiven einer möglichst nachhaltigen Weiterentwicklung suburbaner Raumstrukturen kaum möglich sind.

Autor*innenverzeichnis

Uwe Altrock, Dr.-Ing, BauAss, Dipl.-Ing (Stadt- und Regionalplanung), Dipl.-Math., ist Leiter des Fachgebiets Stadterneuerung und Planungstheorie an der Universität Kassel. Forschungsschwerpunkte: Leiter der DFG-Forschungsgruppe »Stadterweiterungen in Zeiten der Reurbanisierung – neue (Sub-)Urbanität?«; Großprojekte, Stadtentwicklung und Protest, Praxis der Städtebauförderung, Zukunft der Städte und Baukultur und Rekonstruktionismus in Deutschland; Megacities, Transformationsprozesse, integrierte Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Stadterneuerung und Governance-Prozesse in China, den USA, Südafrika und Kuba. Mitherausgeber des Jahrbuchs Stadterneuerung. Seit 2016 Dekan des Fachbereichs Architektur, Stadt- und Landschaftsplanung an der Universität Kassel.

Timo Baldewein ist Data Manager am Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung in Cottbus. Er studierte Politikwissenschaft an den Universitäten Hannover und Mainz. Seine Forschungsschwerpunkte liegen in der Stadt- und Regionalsoziologie, Rechtspopulismus und Strukturwandel in den Braunkohleregionen.

Florian Bellin-Harder, Dr.-Ing., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Uni Kassel. Er studierte Grundlagen der Geoökologie in Bayreuth und anschließend Landschafts- und Freiraumplanung in Kassel. Nach diversen freiberuflichen Tätigkeiten als Dozent, Regionalkoordinator, Redakteur, Vegetationspfleger und Mitarbeiter in Forschungsvorhaben folgten ab 2006 das Promotionsstudium und aktuell die Tätigkeit als Lehrkraft für besondere Aufgaben. Nebenerwerbs-Landbewirtschaftender.

Carsten Benke, Dr., geb. 1970 in Berlin, Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung, Historiker. 1996 bis 2003 Tätigkeit in Stadtplanungsbüros. 2000 bis 2006 wissenschaftlicher Mitarbeiter am IRS/Erkner, an der TU Berlin und an der HU Berlin. Seit 2006 Referent, seit 2014 Referatsleiter für Regionalpolitik, Stadtentwicklung, Verkehr beim Zentralverband des Deutschen Handwerks, Berlin. Zahlreiche Veröffentlichungen zur Stadt- und Planungsgeschichte und Stadtentwicklungspolitik

Grischa Frederik Bertram, Jun.-Prof. Dr.-Ing., leitet den Lehrstuhl für Raumplanung und Raumforschung an der Bauhaus-Universität Weimar. Er hat an der Universität Kassel Stadtplanung studiert und dort zu planungsbezogenem bürgerschaftlichem Protest promoviert. Weitere Forschungsschwerpunkt der vergangenen Jahre waren kommunale Strategien zum Umgang mit dynamischem Stadtwachstum. Seine gegenwärtigen Forschungsinteressen sind die Fortentwicklung der Planungsdemokratie, die Rolle der Planung für eine sozialökologische Transformation sowie städtebauliche Großprojekte.

Henriette Bertram ist Juniorprofessorin für Gender- und intersektionale Perspektiven auf Technik und Raum an der TU Braunschweig. Zuvor war sie wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Stadterneuerung und Planungstheorie der Universität Kassel. In ihrer Forschung beschäftigt sie sich mit gendersensibler und inklusiver Stadtplanung, insbesondere der Vereinbarkeit von Erwerbs- und Sorgetätigkeit.

Susanne Frank ist Professorin für Stadt- und Regionalsoziologie an der Fakultät Raumplanung der Technischen Universität Dortmund. Sie beschäftigt sich mit dem Wandel von Siedlungsstrukturen sowie von Nachbarschaften und Quartieren (Reurbanisierung/Suburbanisierung/Gentrifizierung). Dabei interessiert sie sich vor allem auch für die Begriffe und Konzepte zur Beschreibung und Deutung der jeweiligen Wandlungsprozesse.

Angelina Göb, Dr., ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Forschungsinstitut Gesellschaftlicher Zusammenhalt (FGZ) am Standort Hannover und am Institut für Wirtschafts- und Kulturgeographie der Leibniz Universität Hannover. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Zusammenhaltsforschung, Sozialraumanalyse und Stadtentwicklung. Sie arbeitet qualitativ-ethnografisch sowie transferorientiert mit künstlerisch-performativen Formaten.

Carsten Keller, Dr. phil., leitet das Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie an der Universität Kassel. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen in der Sozialraum-, Segregations- und Migrationsforschung, außerdem beschäftigt er sich mit empirischen Methoden der Sozialforschung. Zuletzt hat er zum Thema Sharing in der Nachbarschaft geforscht und publiziert.

Maik Kiesler ist seit 2018 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie an der Universität Kassel. Er beforscht unter anderem Definitionen, Operationalisierungen und Strukturen von und in sub:urbanen Räumen. Seine Dissertation schreibt er über die Formen und Formungen von Sozialitäten und Sozialräumen in Großen Quartieren. Zuletzt hat er auch in Forschungsprojekten zur

Verkehrs- und Energiewende mit Expertise zu soziologischen und sozialen Aspekten mitgewirkt.

Arvid Krüger, Dr., ist als Stadt-/Raumplaner an der Universität Kassel als Projektleiter in Forschungsprojekten tätig: so in der DFG-Forschungsgruppe »Stadterweiterung in Zeiten der Reurbanisierung – Neue (Sub-)Urbanität?« sowie in einem BMBF-Projekt. Im Sommer 2023 war er als Stipendiat der JSPS auf einem Forschungsaufenthalt in Japan und lehrte auf Gastprofessuren in Erfurt (2020) und San Diego (2017). Er hat in Berlin und Stockholm studiert und 2018 an der Bauhaus-Universität Weimar zur Stadterneuerung von Großsiedlungen promoviert. Seine Forschungsschwerpunkte verbindet er kontinuierlich mit der Planungspraxis und ist ehrenamtlich bei der SRL aktiv.

Frank Lorberg, Dr.-Ing., Freiraum- und Landschaftsplaner mit Forschungsinteresse an Vegetation, Planung, Landschaftsgeschichte und Autor wissenschaftlicher Studien zu Fachthemen sowie von Beiträgen zu Gesellschaft und Kultur. Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Landschaftsbau – Landschaftsmanagement – Vegetationsentwicklung an der Universität Kassel und im Forschungsverbund ›Siedlungserweiterungen im Zeitalter der Reurbanisierung – Neue Suburbanität‹ im Teilprojekt ›Biodiversität und Freiraumplanung im Stadtteil‹.

Marcus Menzl, Professor für Soziologie der gebauten Umwelt und Leiter des Studiengangs Stadtplanung an der Technischen Hochschule Lübeck. Aktuelle Forschungsschwerpunkte in den Bereichen der Kleinstadtentwicklung, des sozialen Quartiersaufbaus und der Wohnsoziologie.

Noah Nätscher ist wissenschaftlicher Volontär im Historischen Museum Frankfurt. Nach seinem Studium der Geschichte, Ethnologie und Empirischen Sprachwissenschaften an der Goethe-Universität Frankfurt arbeitete er im Rahmen eines städtischen Forschungsprojekts die Geschichte der Kleinstadt Eschborn seit 1945 auf. In dem daraus entstandenen Dissertationsprojekt untersucht er ausgehend von Eschborn Aushandlungs- und Aneignungsprozesse in der Transformation von Kleinstädten im suburbanen Gebiet.

Ferihan Yesil studierte Architektur an der Hochschule München. In ihrer laufenden Promotion an der Technischen Universität Berlin forscht sie zu migrantischen Heimaten. Unter dem Titel »Home Sweet Home« untersucht sie die Rolle von Raum, Architektur und Stadt bei der Rekonstruktion des Phänomens Heimat nach einer Migration. Ihre Forschungsinteressen sind migrantische Formen der Raumaneignung, die Teilhabe am städtischen Raum und die Bedeutung von Alltagsräumen.

Thomas Zimmermann, Dr.-Ing., war wissenschaftlicher Mitarbeiter an der HafenCity Universität Hamburg. Er koordinierte in den vergangenen Jahren das Forschungsprojekt StadtLandNavi, das auf ein nachhaltiges Landmanagement in der Stadtregion Leipzig hinarbeitete. Seine Forschungsschwerpunkte sind Instrumente zur Steuerung der Siedlungsentwicklung und insbesondere Kooperationsprozesse sowie der Umgang mit Ungewissheit.