

# SUBURBANE RÄUME IM WANDEL

**Umgang mit Stagnation oder Schrumpfung** Markus Hesse

Die Diskussion um schrumpfende oder niedergehende Suburbs scheint eine Konstante der europäischen Stadtentwicklung umzukehren: das Jahrzehntelange Wachstum suburbaner Räume im Zuge der Expansion der Städte über ihre administrativen, baulich-räumlichen oder funktionalen Grenzen hinaus. Der partielle Niedergang suburbaner Räume ist aber keineswegs neu: Auf- und Abwärtsbewegungen der Städte hat es auch an ihren Rändern immer gegeben, wenn auch bei weitem nicht im Umfang dessen, was die Kernstädte erlebt haben. Die Geschichte der Stadtentwicklung oder besser: Urbanisierung in Europa war immer sehr viel wechselvoller, als es das Bild der auszehrenden Kernstädte und der unaufhaltsam wachsenden Suburbs suggeriert hat.

Unter dem Eindruck veränderter Rahmenbedingungen gewinnt diese Diskussion aktuell neuen Schwung. Plötzlich stagnieren nicht mehr primär die Kernstädte, sondern suburbanen Räume. Hinter diesem Prozess stehen der demografische Wandel, insbesondere die Alterung der Nachkriegs-suburbanisierungsgebiete, ein Wandel der Wohnungs- und Grundstücksmärkte sowie eine womöglich stetige Verteuerung von Energie. Diese Faktoren könnten die Konstitutionsbedingungen von Suburbia – insbesondere preiswerte Mobilität – infrage stellen und das Leben in dispers gestreuten, suburbanen Räumen unattraktiv machen. Ist Suburbia der Verlierer des sozioökonomischen Wandels?

Wie so oft in der Geschichte der Suburbanisierung vollziehen sich diese Trends mit besonderer Dynamik in den USA (Leinberger 2008). Die Brisanz des dortigen Problems beruht auf zwei Besonderheiten: zum einen auf dem gegenüber Europa extremen Grad von Sub- und Desurbanisierung, zum anderen auf dem kreditfinanzierten Häuserbau, der durch die „Subprime“-Immobilienkrise nahezu implodiert ist. Wie sich dieses Phänomen mittelfristig auswirken wird, bleibt abzuwarten. Allerdings ist bereits seit geheimer Zeit zu beobachten, dass viele „old suburbs“ im Zuge städtischer Entwicklungszyklen einem periodischen Niedergang unterliegen, durch selektiven Wegzug, Desinvestition oder schlichte Alterung. In den USA sind hiervon schätzungsweise ein Fünftel der kernstadtnahen, älteren suburbanen Siedlungsgebiete betroffen.

## PENDELSCHLAG ODER TRENDWENDE

Man könnte dieses Problem als typisch amerikanisch betrachten, das für unsere Diskussion irrelevant ist. Doch werden auch hierzulande ein verändertes Standortverhalten von Haushalten sowie gewandelte Trends auf den Immobilienmärkten registriert, wenn auch der Problemdruck kaum vergleichbar ist. Mit Blick auf Lebensstile und Genderfragen haben einige Kollegen jüngst sogar behauptet, der Suburbanisierung würde „das Personal ausgehen“, d.h. die neuen Geschlechterverhältnisse würden das klassische patriarchalische Muster des suburbanen Wohnens im Eigenheim ad absurdum führen (Häußermann et al. 2007, 370).

Ein solcher Abgesang auf Suburbia entbehrt jedoch derzeit einer soliden empirischen Grundlage. Zudem lässt er

sich kaum zuverlässig deuten: Es ist noch nicht absehbar, ob es sich bei der aktuellen Atempause der Suburbanisierung um einen Pendelausschlag oder eine Art säkulare Wende handelt – nämlich den Abschied von der wachstumsgestützten Stadterweiterung durch Suburbanisierung. Schließlich muss man diesen Prozess unterscheiden von der daraus resultierenden baulich-räumlichen Struktur. Letztere wird wohl vorläufig nicht aus der Realität der Städte verschwinden.

Gleichwohl spricht derzeit viel dafür, dass Stadt- und Raumentwicklung in Europa derzeit und in naher Zukunft zugunsten der Zentren verläuft. Dies hat u.a. mit spezifischen Lebenszyklen der Stadtentwicklung zu tun, nicht zuletzt mit dem Strukturwandel bei Industrie und Dienstleistern, der sich seit den 1990er-Jahren mit Macht vollzieht



Suburbaner Raum verdichtet ...

und sprichwörtlich viel Platz in den Stadtkernen geschaffen hat. Auch wird die Entwicklung der Energiepreise Tendenzen der Rekonzentration stärken. Wie sich dies konkret auswirkt, bleibt aber abzuwarten. Schnell formulierte Reurbanisierungsszenarien übersehen, dass Dekonzentration immer noch dominiert und räumliche Strukturen eine relativ hohe Trägheit aufweisen.

Dass suburbanne Räume auch schrumpfen können, bestätigt allein, dass sie im Zuge ihrer Verstädterung der Stadt immer ähnlicher werden. Diese Ähnlichkeit ist, der Diktion des Economist (29. Mai 2008) folgend, ambivalent zu bewerten: Die Suburbs nehmen positive urbane Eigenschaften an, wie vielfältiges Wohnumfeld, Standortqualität und Wahlmöglichkeiten, aber auch negative in Form von steigender Dichte, Flächennutzungskonflikten, wachsenden Verkehrsbelastungen. Unter künftig veränderten Rahmenbedingungen zeigen sich spezifische Anpassungsprobleme suburbaner Räume, vor allem mit Blick auf Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit oder Lebensqualität (Hesse/Scheiner 2007).

## MÖGLICHE HANDLUNGSSTRATEGIEN

Im Umgang mit schrumpfenden Suburbs gibt es noch weit weniger Erfahrungen als mit dem Umbau niedergehender

Kernstädte. Dies gilt für den Städtebau wie für den Verkehr. Eine Umkehrung der klassischen Entwicklungslogik suburbaner Räume wirft viele Fragen auf: Inwiefern bieten diese Räume Potenziale für eine Anpassung an Stagnation oder Schrumpfung? Können mehr oder minder zentrale Lagen in Suburbia durch eine Politik der Urbanisierung aufgewertet werden? Welche Chancen hätte hier gezieltes „place making“?

Auf der Suche nach Antworten muss man die verschiedenen Typen suburbaner Räume unterscheiden: Gering urbanisierte Wohngebiete, schlecht ausgestattet und in größerer Distanz zum nächsten Zentrum gelegen, stellen hier zweifellos ein Problem dar, vor allem wenn wegbrechende Immobilienmärkte erste Löcher in die Stadtstrukturen reißen. Dagegen können innenstadt- oder zentrumsnahe Standorte bzw. solche suburbanen Räume, die ein Mindestmaß an Dichte und Ausstattung aufweisen, vermutlich ebenso gut an neue Rahmenbedingungen angepasst werden wie kernstädtische Zentren. Eine strategische Anpas-

Ein Umbau suburbaner Standorte setzt also mit Blick auf den Verkehr eine Quadratur des Kreises voraus: die Lebens- und Alterungsfähigkeit suburbaner Räume zu erhöhen, ohne dass es zu unverträglich hohen negativen Effekten kommt. Für den Verkehr liegen entsprechende Anpassungsstrategien sicher nicht in der Übernahme kernstädtischer Konzepte. „Vermutlich zwingen die komplexen Raumzeitmuster in Stadtregionen sowie der in der Vergangenheit erfolgte Ausbau der Verkehrsnetze dazu, den hohen Grad an Motorisierung dieser Räume zu akzeptieren und entsprechend angepasste, raumverträgliche Nutzungen des Pkw zu fördern. Bei solchen Modellen geht es vor allem um flexible Bedienungsformen, die auch als „hybride“ Verkehrsangebote bezeichnet werden und die zwischen dem MIV und dem öffentlichen Linienverkehr angesiedelt sind“ (Hesse 2007, 293). Bisher ist auf diesem Gebiet aber, das muss man kritisch festhalten, nicht einmal das Stadium des Experiments erreicht.

Schließlich ist, genau wie bei den stagnierenden Kernstädten, Einsicht in das Problem an sich die erste Voraussetzung für Besserung. Derzeit überwiegt in stagnierenden suburbanen Gemeinden noch der Traum von der immerwährenden Prosperität (Zakirova [i. V.]). Und in der amtlichen Stadtentwicklungspolitik liegt der Schwerpunkt eindeutig auf der Revitalisierung von Zentren und Innenstädten; eine verschärzte Konkurrenz um knappe Finanzmittel wäre die logische Konsequenz der stärkeren Hinwendung zum suburbanen Raum.

Der Blick in jene Länder, in denen der normative Disput um die Europäische Stadt weniger dominant ist, könnte jedoch inspirieren: In Großbritannien oder Nordamerika werden Strategien für eine Revitalisierung suburbaner Räume sehr aktiv gesucht. Dazu hat nicht nur der stärkere Suburbanisierungsgrad der dortigen Stadtlandschaften beigetragen, sondern auch die unvoreingenommene planerische Diskussion suburbaner Räume (vgl. z. B. Kochan/TCPA 2007). Stadtpolitik und -planung werden sich auch hierzulande, ob es ihnen programmatisch passt oder nicht, mit diesen Herausforderungen befassen müssen.



... und dispers (Fotos: Markus Hesse)

sungsreaktion der Planung könnte darin bestehen, keine neuen Baugebiete mehr auszuweisen, sondern die vorhandenen Siedlungsräume zu stabilisieren und aufzuwerten, ggf. maßvoll zu verdichten. Aber welche Gemeinde würde ein solches Ziel im kommunalen Wettbewerb durchhalten – solange eine Nachfrage vorhanden ist?

Die Verkehrsorganisation spielt bei diesen Überlegungen eine zentrale Rolle – zum einen wegen der Pkw-Abhängigkeit des klassischen, gering verdichteten Stadtrands. „Trotz aller Urbanisierungstendenzen ist Suburbia gegenüber den Städten auch heute noch deutlich schlechter mit Wohnfolgeeinrichtungen – Arbeitsplätzen, Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen, Einzelhandel, Freizeitan geboten, ÖPNV, medizinischer Versorgung – ausgestattet. Dies führt zu Nachteilen für die suburbane Bevölkerung gegenüber den Kernstadtbewohnern auf mehreren Ebenen: längere Wege; höherer Kostenaufwand für Verkehr; geringere Auswahlmöglichkeiten aus Aktivitätsangeboten“ (Hesse/Scheiner 2007, 41). Zum anderen würde selbst eine maßvolle Erhöhung suburbaner Dichten – im Sinne einer Politik der Urbanisierung – die Verkehrs nachfrage und damit die Kapazitätsprobleme im Straßennetz sowie die entsprechenden Belastungen verstärken, zum Nachteil der Standort- und Lebensqualität im suburbanen Raum.

*Markus Hesse, 1960, Dr. rer. pol. Dipl.-Geogr., Professor für Stadtforschung an der Universität Luxemburg, u. a. aktiv in Arbeitskreisen der Deutschen Gesellschaft für Geographie (DGfG) sowie Mitglied der Association of American Geographers (AAG) und der Royal Geographical Society (RGS/BG), Großbritannien*

#### LITERATUR

- Häuermann, Hartmut; Läpple, Dieter; Siebel, Walter (2008):** Stadtpolitik. Frankfurt am Main
- Hesse, Markus (2007):** Mobilität im Zwischenraum, in: Schöller, O.; Canzler, W.; Knie, A. (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden, S. 279–300
- Hesse, Markus; Scheiner, Joachim (2007):** Suburbane Räume: Problemquartiere der Zukunft?, in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK) H. II/07, S. 35–48
- Kochan, Ben / The Town and Country Planning Association (2007):** Achieving a Suburban Renaissance – The Policy Challenges. London
- Leinberger, Christopher (2008):** The Next Slum? Atlantic Monthly, März 2008
- Zakirova, Betka (in Vorbereitung):** Stadtschrumpfung in suburbanen Räumen: Stand und Perspektiven von Schrumpfungsprozessen am Siedlungsrand – Fallstudien in Berlin-Brandenburg. Lfd. Dissertation am Institut für Geographische Wissenschaften der Freien Universität Berlin