

Mobilität und Verkehr in (Post-) Suburbia – ein Ausblick

Es gibt eine traditionelle Lesart der Mobilität im Kontext der Suburbanisierung, die das Verkehrswachstum wesentlich aus der Siedlungsstruktur heraus interpretiert. Danach erzeugt Suburbanisierung mehr Verkehr aufgrund steigender Distanzen und disperser Strukturen. Sie ist insofern negativ zu bewerten. In der Annahme einer weitgehenden Übereinstimmung von Siedlungsraum und Aktionsraum wird als Ausweg aus dieser Sackgasse eine Orientierung an der kompakten Stadtstruktur gefordert. Absicht dieses Beitrags ist es, über eine solche Sichtweise hinauszugehen. Mobilität und Verkehr werden nur noch in einer ‚losen Kopplung‘ zum Siedlungsraum betrachtet – nicht davon losgelöst, aber eben auch nicht dadurch determiniert, wie bisher oft unterstellt. Es wird für eine offene Bewertung plädiert, da sich der suburbane Aktionsraum vieler Haushalte vom Siedlungsraum gelöst hat, wie zuvor schon der Handlungsraum der Unternehmen. In der (post-) suburbanen Stadtregion muss die Steuerung auf anderen Wegen erfolgen.*

Städtische Entwicklungsprozesse sind traditionell stark durch den Verkehr geformt. Vor allem während der Industrialisierung war der Bedeutungsgewinn von Städten elementar an die *Mobilisierung* von Arbeitskräften und Wohnbevölkerung, von Rohstoffen, Gütern und Innovationen gekoppelt. Diese industriegesellschaftliche Urbanisierung wurde bekanntermaßen durch öffentliche Massenverkehrsmittel forciert. Wenn wir heute feststellen, dass die Siedlungsentwicklung in den Industrieländern seit langem von Tendenzen der räumlichen Dekonzentration geprägt ist, dann ist auch diese *umgekehrte Mobilisierung* ohne die modernen Verkehrsmittel – in diesem Fall Pkw und Lkw – nicht denkbar. Im Rückblick muss insbesondere die jüngste Phase dieser Wechselbeziehung als fundamental gelten: „Verkehrssystem und Siedlungsstruktur sind (...) unauflöslich miteinander verbunden. Beide bilden eine Einheit; sie verstärken sich wechselseitig und treiben so die überkommene, geschlossene Stadt, die etwa seit 5.000 Jahren in einer vergleichbaren Form existiert hatte, über sich hinaus. Das Auto erzeugt die Stadtflucht und die Stadtflucht begünstigt das Auto – das Prinzip des Individualverkehrs gerinnt auf diese Weise zu einer festen Struktur aus Asphalt und Beton, gegen die sich sämtliche Versuche der Umsteuerung als hilflos erwiesen haben.“¹

Im Folgenden geht es um den Teil des Wandels unserer Siedlungsräume, der auch als Übergang von der Suburbanisierung zur Postsuburbanisierung interpretiert wird.² Es soll danach gefragt werden, wie das typische Bild von Mobilität und Verkehr in (Post-) Suburbia aussehen könnte.³ Nun kennen wir dieses Bild noch nicht. Es spricht aber vieles dafür, dass der Verkehr das zentrale Scharnier in ihrer räumlichen Arbeitsteilung sein wird. Und er trägt bereits jetzt ganz erheblich zur Unwirtlichkeit von Suburbia bei. Auch der wissenschaftliche und planerische Umgang mit diesem Thema ist ein Problem, was dem Doppelcharakter

von Mobilität und Verkehr geschuldet ist: einerseits direkter Output gesellschaftlichen bzw. raumzeitlichen Wandels zu sein, andererseits als Input für weitere siedlungsräumliche Ausdifferenzierungen zu dienen.

Verkehrskonsequenzen der (Post-) Suburbanisierung

Mobilität und Verkehr in (Post-) Suburbia entwickeln sich heute nicht als physikalische Ableitung aus Dichte und Mischung, sondern in Abhängigkeit von Alter, Ausstattung und Struktur der suburbanen Teilräume sowie je nach Ausprägung ihrer Verflechtungen mit der alten Kernstadt. Insofern sind diese Mobilitätsmuster Ausdruck vielfältiger Beziehungen:

- Pendelbeziehungen (EinwohnerInnen aus dem Umland arbeiten in der Kernstadt),
- Versorgungsbeziehungen (Güter kommen vom Umland in die Stadt),
- Entsorgungsbeziehungen (der Abfall der Stadt wird auf die Deponie verbracht),
- interne Verflechtungsbeziehungen (Transport von Zulieferteilen, Geschäftsreisen in GE-Gebieten im Umland),
- Freizeitverkehre (Stadtmenschen fahren ins Grüne...).

Diese Aufzählung bildet nur einen Ausschnitt aus dem gesamten Spektrum, das kaum typisierbar ist. Zu den wesentlichen Merkmalen spät-suburbaner Raumstrukturen gehören sicher die Effekte, dass der Verkehrsaufwand insgesamt zunimmt und dass das Gewicht der tradierten Zentrum-Peripherie-Beziehungen abnimmt; demgegenüber gewinnen interne Verflechtungen in den Randbereichen zunehmend an Bedeutung.

Für den *Personenverkehr* im Prozess der Suburbanisierung spielt zunächst die Randwanderung der Wohnbevölkerung eine zentrale Rolle. Die residenzielle Mobilität von Haushalten hat sich vor dem Hintergrund niedrigerer Bo-

	Suburbia	Postsuburbia
Entstehungsbedingungen	Überwiegend entstanden durch Abwanderung von Haushalten und Unternehmen aus der Kernstadt in das Umland	Darüber hinaus zunehmend geprägt durch Zuwanderung von außen in die perspektivisch eigenständige 'Peripherie'
Lebensformen	Ländlich-städtisch, grünahe Wohnformen, hohe Bedeutung von Wohneigentum im EFH, sozio-biographisch eher homogen	Zunehmend heterogenisiert, ausdifferenzierte Lebensstile, steigende Anteile des Wohnens zur Miete im Geschossbau ...
Unternehmensbesatz	Flächenintensive, Verkehrsgünst nachfragende Produktions- und Distributionsbetriebe	Wachsende Tertärisierung durch höherwertige Dienstleistungen, Freizeitökonomie etc.
Verflechtungsmuster	Überwiegend traditionelle Stadt-Umland-Verflechtung mit klarer siedlungsstruktureller Hierarchie	Zunehmend diffuse Netze, Verknüpfung von großräumigen und lokalen Verflechtungen
Verkehrsbeziehungen	Radial auf die Kernstadt gerichtet, oft noch mit hohem ÖV-Anteil auf den Suburbanisierungachsen	Zunehmend tangential-, quer- und binnenorientierte Ströme, zu großen Teilen per Kfz
Raumsymbolik	Einfamilienhaus, Einkaufszentrum	McDrive, "Edge-City", post-moderne Formensprache

Abb. 1: Merkmale des Übergangs von Suburbia zu (Post-) Suburbia [Quelle: Eigene Darstellung]

denpreise, guter Verkehrserschließung und ausdifferenzierter individueller Wohnwünsche stark in disperse Räume zwischen den Verkehrsachsen und in größerer Distanz zur Kernstadt verlagert. In Abhängigkeit von der individuellen Motorisierung bzw. der Verfügbarkeit des Pkw entwickelt sich die Bereitschaft zu einer mehr oder minder verkehrsaufwändigen Alltagsorganisation. Während der Arbeitsplatz vielfach noch in der Stadt verbleibt, verschieben sich die Einkaufs- und Freizeitmobilität räumlich sehr stark. Je mehr Zuwanderung aber von außen in den suburbanen Raum erfolgt, umso vielschichtiger entwickeln sich die Verflechtungsstrukturen. Die vorläufigen Resultate aus Sicht des Verkehrs:

- Zunahme der Distanzen (zunächst vor allem mit Blick auf die Relation Suburbia-Kernstadt) und komplexere Struktur der Aktivitäten, die oft zu Wegekettens gebündelt sind,
- damit höhere Anteile von Motorisierung und Pkw-Nutzung sowie abnehmende Nutzung des in dispersen Räumen benachteiligten nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehrs,
- als Folge dessen zunehmender Stau auf den Zufahrtsstraßen sowie wachsender Druck auf den Ausbau des Straßennetzes und damit perspektivisch die weitere Entfaltung der eigendynamischen „Autoverkehrsspirale“.

Für den *Güterverkehr* lässt sich festhalten, dass die Suburbanisierung als Randbedingung auf zwei Ebenen einwirkt und zugleich beeinflusst wird: Zum einen erzeugt sie ein aus der Abwanderung von Handel und verarbeitendem Gewerbe abgeleitetes Güterverkehrsaufkommen, teilweise auch zur Versorgung der suburbanen Wohnstandorte. Zum anderen profiliert sich die städtische Peripherie mit

Blick auf ihre generelle Eignung für das Verkehrs- und Logistikgewerbe. Standorte des Güterumschlags bzw. der Güterverteilung werden seit den 60er Jahren verstärkt aus den Kernstädten abgezogen und im Umland der Verdichtungsräume errichtet.

Dieser exogen gespeiste Suburbanisierungsprozess – eine unmittelbare Konsequenz betrieblicher Standortwahl im Kontext logistischer Modernisierung – wird in den verschiedensten Teilräumen Deutschlands sichtbar. Als Musterbeispiel hierfür gilt der Korridor entlang der BAB 14 zwischen Halle und Leipzig, in dem es seit 1990 zu massiven Ansiedlungen von Distributionsfunktionen (Spedition, Großhandel, Einzelhandel) gekommen ist. Entsprechendes

ist für die Gewerbestandorte um das Hermsdorfer Kreuz in Thüringen (BAB 4/BAB 9) oder die Handels- und Speditionsnutzungen im engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg zu sagen. Als prototypisch in Westdeutschland können das östliche Ruhrgebiet (Kamener Kreuz), der Niederrhein oder der Münchner Osten betrachtet werden.

Diese Entwicklungsdynamik folgt der schlichten Logik, Distributionseinrichtungen möglichst dort zu errichten, wo die Flächen billig sind, die Verkehrsanbindung optimal und das Störpotenzial möglichst niedrig ist. Nähe zur Kernstadt, die ver- und entsorgt werden soll, ist dabei vielfach gleichzeitig erforderlich. Idealtypisch hierfür ist die Diffusion der Verteilstandorte der Deutschen Post aus dem Herzen der Kernstadt auf die grüne Wiese, gewissermaßen eine *Post-Suburbanisierung* im doppelten Wortsinn; der gleichen Logik unterliegt die Abwanderung des flächenintensiven Groß- und Einzelhandels an die Peripherie der Städte.

Quantitative Dimensionen

Quantitativ wissen wir immer noch wenig über den Verkehr in (Post-) Suburbia. Obwohl mittlerweile eine Reihe von Fallstudien zu Verkehrsproblemen in Stadtregionen bzw. deren Randbereichen vorliegen, ist das systematisierte Wissen zu Mobilität und Verkehr in dieser Gebietskulisse dünn gesät. Dies liegt auch am einseitigen Blick der Verkehrsstatistik (Kontiv, SrV) auf die Wohnbevölkerung der Kernstädte, dergegenüber die Randbereiche – nicht zuletzt aufgrund manifester ideologischer Vorbehalte – kaum angemessen untersucht werden. Als kleine empirische Synopse zum Verkehr in (Post-) Suburbia seien einige Erkenntnisse von Christian Holz-Rau (Dortmund) am Bei-

spiel einer großen Stadtregion zitiert: „Die Kernstadt der Region besitzt ein monofunktionales Dienstleistungszentrum, in dem praktisch niemand mehr wohnt. Die Bewohner der dichten Quartiere am Innenstadtrand legen die kürzesten Distanzen zurück. Von innen nach außen nimmt die Wohndichte ab, gleichzeitig nehmen die zurückgelegten Distanzen zu. Auch in den Wohngebieten hoher Dichte am Stadtrand sind die Bewohner weit unterwegs. Im Umland liegt eine Reihe kleinerer Gemeinden, in denen in der Regel die Wohnnutzung dominiert. Je weiter wir uns von der Kernstadt entfernen, um so höher werden die zurückgelegten Distanzen. Die Bevölkerung der Gemeinden an den Schienenachsen ist dabei bisweilen weiter unterwegs als die Bevölkerung der Achsenzwischenräume. Die mit dem Pkw zurückgelegten Distanzen je EW unterscheiden sich zwischen den Gemeinden an den Achsen und dazwischen kaum. Die größte Gemeinde im Umland, in Planerkreisen vielleicht als dezentrales Zentrum zu bezeichnen, weist bei geringem Durchmesser eine ähnliche Struktur auf wie die Kernstadt: ein Dienstleistungszentrum in der Innenstadt, abnehmende Dichte von innen nach außen bei zunehmenden Distanzen zum Stadtrand hin. Häufig prägen diese dezentralen Zentren bereits eigene Umlandringe aus.“⁴

Beim Güterverkehr ist die Datengrundlage noch deutlich dürftiger. Dominieren die Innenstädte und Zentren eher beim kleinteiligen Güter- und Wirtschaftsverkehr (der dort Anteile von bis zu 50 Prozent des Kfz-Verkehrs erzielen kann), sind die suburbanen Räume partiell durch einen hohen Anteil von Schwerverkehr geprägt, je nach Besatz mit Produktions- und Baustoffsektor, Groß- und Einzelhandel und Verkehrsgewerbe. Eine Typisierung (Kennzahlen) ist hier kaum möglich, auch weil sich lokale und überregionale Warenströme nach Menge und Richtung komplex mischen.

Vorläufiges Fazit zur Einordnung dieser Befunde: Suburbanisierung ist *ein* Aspekt umfassenden Wandels, der aus der alten Stadt, in der Lebens- und Wirtschaftsraum räumlich und zeitlich in hohem Maße deckungsgleich waren, eine selektiv genutzte Stadtregion macht, in der sich verschiedene Netze diffus überlagern. Dieser Typus von Arbeitsteilung macht Mobilität und Verkehr tendenziell zum Schlüsselfaktor, zum raum-zeitlichen Bindeglied. „Nun, am Ende des 20. Jahrhunderts, kann man das Siedlungsmuster in Europa am besten nachts von einem Flugzeug aus erkennen, ein beinahe flächendeckendes Netz von Transportrouten, von verstreuten Industrie-, Wohn- und

Freizeitfeldern. Die historische Stadt ist hier nur einer von vielen Knotenpunkten. Innen und Außen gibt es nicht länger, nur örtliche Schnittflächen zwischen unterschiedlich beschaffenen Texturen. Die einstmals allesumfließende Natur ist nun selbst umschlossen. Nunmehr sind es Landwirtschaft und Parks, welche die Mauern benötigen, die früher die Städte umgeben haben.“⁵ Bisher – und unter gleichbleibenden Bedingungen vermutlich auch künftig – führen diese raum-zeitlichen Vernetzungsmuster in der Summe zu mehr Verkehr. Dies gilt im Güterverkehr für die flüchtige Distributionsökonomie, die an die Stelle der alten Produktionswirtschaft getreten ist und sich wie ein Versorgungsgürtel um die Kernstädte bzw. Autobahnkreuze und -achsen gruppiert; dies gilt für die netzwerkförmige Gestalt, die private Aktionsräume in der Konsumgesellschaft heute angenommen haben. Und mit diesen Verkehrsmengen bleibt ein riesiges Problem.



Abb. 2: Das Brief- und Frachtzentrum der Deutschen Post AG im Güterverkehrszentrum Leipzig [Quelle: DP AG, Pressestelle]

Mögliche Gegenstrategien

Mögliche Gegenstrategien lassen sich in zwei Richtungen denken. Zum einen wären räumliche Muster einer „geplanten Suburbanisierung“ ausfindig zu machen, deren Rückgrat öffentliche Verkehrsmittel darstellen, nicht das individuelle Kfz. Eine solche ‚integrierte‘ Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gehört heute, aus guten Gründen, zumindest programmatisch zum Stand der Diskussion. Sie manifestiert sich in punktaxialen Konzepten, um deren (ÖV-erschlossene) Knoten die zusätzlichen Siedlungsflächen arrondiert werden sollen.

Das Problem dieser Integration ist, dass sie *Raumnutzung* und *Raumstruktur* als weitgehend deckungsgleich ansieht. Diese Kongruenz ist jedoch im Zeichen mehrfach motorisierter suburbaner Haushalte, gestiegener Aktionsradien und ausdifferenzierter Lebensstile nicht mehr dominant. Für den Güterverkehr gilt ohnehin eine wesentlich

schwächere Bindung an die Siedlungsstruktur. Meines Erachtens gibt es weder in der Theorie noch der Empirie überzeugende Signale, dass ein solcher Ansatz in (Post-) Suburbia weiterhelfen würde. Hinzu kommt, dass die (Straßen-) Verkehrsnetze in den meisten Regionen weiter ausgebaut werden, womit die verkehrssparenden Effekte eines integrierten Städtebaukonzepts wieder kompensiert werden.

Eine andere Herangehensweise verbindet sich mit der Frage, ob der Weg von der hierarchischen zur polyzentrischen (und ggf. dispersen) Stadtregion nicht auch stärker eigenständige Verflechtungen fördert, die über einen Bedeutungsverlust der klassischen Zentrum-Peripherie-Relationen mit einem insgesamt geringeren Verkehrsaufwand einhergehen. Nicht nur in den USA oder in England mehrten sich die empirischen Hinweise auf eine solche, theoretisch schon lange diskutierte *Urbanisierung der Suburbs* oder eben: *Post-Suburbanisierung*.⁶ Dies gilt sicher prototypisch für die polyzentrischen Verdichtungsräume in Süddeutschland.

Auf diese Weise könnte das Problem selbst – die Dezentralisierung an sich – zur Lösung beitragen. Wir wissen aber, dass dieser Trend noch sehr uneinheitlich verläuft und Hoffnungen auf einen unmittelbaren Ausgleich räumlicher Disparitäten (des so genannten „spatial mismatch“) bisher unbegründet sind. Dies hat nicht nur mit der sehr heterogenen Ausstattung der jeweiligen Teilräume mit Wohnungen, Arbeitsplätzen und Freizeitstätten zu tun, sondern auch mit der wachsenden *Außenorientierung* der stadtreionalen Bevölkerung. Sie kann jede Strategie der Angebotsverbesserung im *Nahraum* schnell obsolet machen.

Kurzfristige Schlussfolgerungen

Welche Konsequenzen sollten kurzfristig gezogen werden? Meines Erachtens brauchen wir *erstens* einen besseren Einblick in den raum-zeitlichen Wandel in (Post-) Suburbia. Dies erfordert eine unvoreingenommene Analyse dessen, was im Zeichen einer postfordistisch, postmodern oder postsuburban konnotierten Entwicklung in den Ballungsräumen, an ihren Rändern und dazwischen geschieht. Es geht um die Generierung von System- und Handlungswissen, das den Spezifika dieser Räume und ihrer Nutzung auf den Grund geht – gerade weil die alten (Leit-) Bilder nicht mehr zu den heutigen Strukturen passen. Damit soll die einseitige, konzeptionell-methodologische Orientierung der Stadt- und Verkehrsforschung auf die Kernstadt bzw. auf statistisch als hinreichend groß anerkannte Aggregate überwunden werden. Der Verkehr könnte möglicherweise der zentrale Standortnachteil der Zwischenstadt sein. Gerade deshalb müssen wir uns dieses Themas annehmen.

Zweitens würde ich als regionale bzw. lokale Planungs- und Gestaltungsaufgabe die Forderung nach stadtreionalen Management des Verkehrs unterstreichen, auch wenn ich noch nicht weiß, wie das geht – zumal die Steuerungsergebnisse selbst im Erfolgsfall nicht notwendigerweise unseren Erwartungen entsprechen. Dazu sei nur auf das Beispiel Karlsruhe verwiesen, wo der sehr erfolgreiche ÖPNV-Ausbau in die Region den Kfz-Verkehr nicht wesentlich reduziert hat, zugleich aber weitere Suburbanisierung ermöglicht. Auf jeden Fall bedarf es künftig einer effektiven Nachfragesteuerung statt der unverbindlichen Angebotsplanung, auch wenn dies in (Post-) Suburbia objektiv schwierig ist: Gilt für die Verdichtungsräume bzw. vor allem für ihre Kerne das Gesetz der Knappheit (an Straßenraum, an Parkraum), das oft überhaupt erst Steuerungsfenster öffnet, so fehlen entsprechende Restriktionen des Verkehrswachstums in aller Regel in den suburbanen Teilräumen. Damit fällt ein entscheidender Incentive zur Gestaltung der Verkehrssuburbanisierung aus. Vermutlich zwingen uns die komplexen Raumzeitmuster in (post-) suburbanen Strukturen eher dazu, das zu akzeptieren, was man nicht mehr aus der Welt bekommt (das Auto), und raumverträgliche Nutzungen von Pkw-Mobilität zu fördern. Karl Ganser hat diese Aufgabe auf dem Nationalen Städtebaukongress 1999 beschrieben.⁷ Er hat dafür plädiert, siedlungsstrukturelle und verkehrliche Leitbilder zu überprüfen und an heutige Realitäten anzupassen. Bestandspolitik und kleinteilige Vernetzung der siedlungsstrukturellen Teppichmuster „von den Rändern her“ hat er der vergeblichen Suche nach dem Zentrum vorgezogen.

Für den Verkehrssektor würde dies heißen, einer Transformation des IV-Systems Priorität gegenüber einer Fortsetzung der bisherigen, als zu starr klassifizierten Förderung des ÖV einzuräumen. Dabei könnten hybride Formen zwischen privatem und öffentlichem Kfz-Verkehr eine wichtige Rolle spielen – und zwar unter zwei Voraussetzungen: a) müssten die individuell-psychologischen Vorbehalte gegenüber kollektiven Transportformen abgebaut werden, b) bleibt ein erhebliches logistisches Informations- und Koordinationsproblem zu lösen, damit sie wirtschaftlich zu betreiben sind. Obligatorisch ist die Forderung nach einer gemeinsamen Siedlungs- und Verkehrsplanung in Kernstadt und Umland – also der gesamten Stadtregion.

Beim Güterverkehr ist noch offen, welche Handlungsstrategie Peripherie und Kernstadt jeweils am besten angemessen sein kann: die Nutzung des Stadtumlands als ‚Terminal‘ zur Entlastung der Kernstadt oder aber die größtmögliche Integration in den städtebaulichen Bestand. Die bisherigen Erfahrungen im Betrieb von Güterverkehrszentren im Stadtumland zeigen, dass die Konzentration der Logistik an einem Standort mit erheblichen Nachteilen verbunden sein kann. Berechnungen aus gro-

ßen Städten wie München oder Berlin favorisieren eher dezentrale Lösungen, deren ökonomische Tragfähigkeit aber noch völlig unklar ist. Und auch beim Güterverkehr reicht eine Steuerung über Infrastruktur und Flächenangebote allein nicht aus, sondern es sind sicher weitergehende Instrumente gefragt.

Drittens: Wenn es stimmt, dass die indirekte Steuerung des Verkehrs über Siedlungsstrukturen sehr lange dauert, in ihren Effekten eher spekulativ ist und massive sozial-ökonomische Kräfte (Bodenmarkt, Lebensstile) berücksichtigen muss, stellt sich als allgemeine Konsequenz die Frage nach der fiskalischen Lenkung. Denn Suburbanisierung akzeptieren heißt keineswegs Verzicht auf Steuerung und „Entwicklung laufen lassen“. Es ist vermutlich effektiver, den Verkehr über den Verbrauch von Energie zu regulieren als das komplexe Wechselspiel von Stadtraum und Mobilität mit unsicherem Ausgang steuern zu wollen.⁸ Solange sehr niedrigen Mobilitätskosten überdurchschnittlich hohe Kosten für Immobilien gegenüberstehen, muss sich niemand wundern, dass die landläufige Praxis – Bodenkosten senken durch höhere Fahrleistungen – erheblich zu Suburbanisierung und Verkehrswachstum beiträgt.

Eine maßvolle, aber stetige Anhebung der Energiepreise dürfte hier gewiss die notwendigen Signale an Konsumenten und Unternehmen geben; sie müsste ergänzt werden durch eine dezidierte Bauland-Angebotspolitik (auch wenn diese der landläufigen Strategie des Flächensparens zunächst zuwiderläuft). Die öffentlichen Diskussionen um Benzinpreis und Ökosteuer im Spätsommer des Jahres 2000 sowie die sachlich kaum begründbaren Kompensationsmaßnahmen durch die Politik (Entfernungspauschale) verheißen für die Zukunft zwar nichts Gutes. Es spricht aber weiterhin viel dafür, regionale und überörtliche (Makro-) Steuerung miteinander zu verknüpfen: Örtliche Akteure brauchen zwingend Unterstützung durch höhere Energiepreise, damit offene Bodenmärkte und ausgeklügelte Mobilitätslösungen das Verkehrsproblem in (Post-) Suburbia einer Lösung zumindest näher bringen.

Anmerkungen

- * *Der Beitrag ist die überarbeitete Fassung eines Vortrags, der auf der Tagung „Postsuburbia – Herausforderungen für stadtregionales Management“ am 16.10.2000 in Hannover gehalten wurde.*
- 1 *Sieferle, R.-P.: Rückblick auf die Natur. Eine Geschichte des Menschen und seiner Umwelt. München 1997, S. 190*
 - 2 *Als Suburbanisierung wird hier der Prozess der Expansion der Kernstädte in ihr Umland bezeichnet. Post-Suburbanisierung zielt in qualitativer Hinsicht auf die Tendenz zur funktionalen Abkopplung des Umlands von der alten Kernstadt; vgl. auch Aring, J.: Suburbia, Postsuburbia, Zwischenstadt – Die jüngere Wohnsiedlungsentwicklung im Umland der großen Städte Westdeutschlands und Folgerungen für die Regionale Planung und Steuerung. Hannover 1999 (= ARL-Arbeitsmaterialien, Bd. 262), S. 20-26*

- 3 *Mit dieser Schreibweise von „(Post-) Suburbia“ verbindet sich die These, dass in Deutschland derzeit noch vom Regelfall der Suburbanisierung auszugehen ist und allenfalls Übergänge zu postsuburbanen Strukturen vorfindbar sind; siehe auch Abbildung 1.*
- 4 *Frehn, M./Holz-Rau, C.: In kleinen Schritten zu kurzen Wegen. Von den Zweifeln zur Umsetzung einer „Stadt der kurzen Wege“. In: Brunsing, J./Frehn, M. (Hg.): Stadt der kurzen Wege. Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie? Dortmund Beiträge zur Raumplanung, Bd. 95. Dortmund 1999, S. 10*
- 5 *Wilson, P.: Euro-Landschaft. In: Westfälischer Kunstverein (Hg.): Die verstärkte Landschaft. Ein Symposium. München 1995, S. 14*
- 6 *Masotti, L./Hadden, J.: The Urbanization of the Suburbs. Urban Affairs Annual Reviews, 7. Thousand Oaks 1973. Kling, R./Olin, S./Poster, M. (eds.): Postsuburban California: The Transformation of Orange County since World War II. Berkeley 1991. Zu aktuellen Entwicklungen in Deutschland vgl. exemplarisch: Jähne, P./Wolke, M.: Sozialräumliche Mobilität in der Stadtregion Berlin. Gemeindetypisierung mit Hilfe eines Clusteransatzes. In: RaumPlanung 90, Juni 2000, S. 132-137. Eisenreich, D.: Standortwahl und wirtschaftliche Verflechtungen unternehmerorientierter Dienstleistungsbetriebe in der Filderregion. Tendenzen der Abkopplung suburbaner Räume. Frankfurt/Main u.a. 2000 (= Europäische Hochschulschriften V 2706)*
- 7 *Ganser, K.: Gesellschaftliche Trends und Städtebau. Welche Einflussmöglichkeiten hat die Öffentlichkeit? In: BMVBW (Hg.): Nationaler Städtebaukongress – Stadt, Planung, Akteure. Dokumentation. Bonn 2000, S. 38*
- 8 *Wegener, M.: Die Stadt der kurzen Wege – müssen wir unsere Städte umbauen? IRPUD-Arbeitspapier 136, Dortmund 1994*

Dr. Markus Hesse ist Diplom-Geograph und am Fachbereich Geowissenschaften der FU Berlin, Arbeitsbereich Stadtforschung, tätig. ■

- Anzeige -

Radfahrer sind einfach **frischer!**

Wollen Sie mehr wissen? Rufen Sie uns an! Infoline: 0421-346290
oder sehen Sie nach unter www.adfc.de
E-mail: kontakt@adfc.de



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

ADFC Bundesgeschäftsstelle
Postfach 107747
28077 Bremen
Telefon 04 21/3 46 29-0
Telefax 04 21/3 46 29-50