

SUBURBIA



FORUM
BAU UND
RAUM

AUSGABE 1

SUBURBIA:

PERSPEKTIVEN JENSEITS VON ZERSIEDELUNG

- | Suburbia als städtebauliche Herausforderung
- | Mobilität und Verkehr: Dehnung von Raum und Zeit
- | Immobilienwirtschaftliche Trends
- | Aktivierung und Mitbestimmung der Akteure
- | Suburbanisierung und kommunale Finanzen
- | Bevölkerungsentwicklung und Flächenmanagement
- | Welche Rolle spielt die Planungs- und Baukultur?

Eine Publikation des
Bundesamtes
für Bauwesen
und Raumordnung

Mobilität und Verkehr in Suburbia – Dehnung von Raum und Zeit

Dr. Markus Hesse
FU Berlin
Fachbereich Geowissenschaften /
Stadtforschung
Malteserstraße 74 - 100, 12249 Berlin
mhesse@zedat.fu-berlin.de

Zu Mobilität und Verkehr im Kontext von Suburbia folgen fünf Thesen und zwei Fragen. Betrachtet wird die Mobilität von Personen im Zusammenhang des Alltagshandelns – hier vorwiegend bezogen auf suburbane Teilräume in größeren Stadtregionen bzw. Großstadtregionen und weniger auf das Umland mittelgroßer Städte bzw. den Einzugsbereich ländlicher Regionen.

These 1:

**Verkehr im Prozess der Sub-Urbanisierung I –
Entfernungszunahme und Dehnung des Raumes**

Mobilität und Verkehr in Suburbia zeichnen sich zunächst dadurch aus, dass im Alltagsverkehr – verglichen mit der Kernstadt – höhere durchschnittliche Distanzen zurückgelegt werden. An dieser Wirkungskette war nicht erst das Automobil maßgeblich beteiligt, sondern bereits der öffentliche Massentransport, der zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Grundlagen für die Suburbanisierung in Deutschland legte.

Die gedehnten Aktionsräume führen heute – im Verbund mit einer gegenüber der Kernstadt schlechteren Ausstattung von Suburbia mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs – zu einem manifesten Bedeutungsgewinn des Pkw-Verkehrs. Fuß- und Radverkehrsmobilität erscheinen dagegen per se marginalisiert.

Dieses Verkehrsbild korrespondiert insofern mit einem spezifischen Suburbanisierungspfad, als von Suburbia aus besondere Beziehungen zur Kernstadt unterhalten werden. Wie hoch der Bedeutungsgewinn des Pkw relativ ausfällt – und inwieweit also die Suburbanisierung für mehr Verkehr verantwortlich gemacht werden kann –, liegt nicht nur an den konkreten Raum-Zeit-Mustern im Handeln der Suburbaniten, sondern auch daran, ob und inwieweit die suburbanen Haushalte vorher Kernstadthaushalte waren und zu dieser Zeit ebenfalls motorisiert waren oder nicht.

These 2:

**Verkehr und Sub-Urbanisierung II –
Komplexitätszunahme und Dehnung der Zeit**

Zweites Merkmal suburbaner Mobilitätsbilder sind veränderte Aktivitätenspektren und Zeitregimes der Nutzer. Dies geht auf die gegenüber der Kernstadt geringeren städtebaulichen Dichten und schlechteren Erreichbarkeiten in Suburbia bzw. in der ganzen Stadtregion zurück, außerdem auf die darauf nicht angepassten öffentlichen Verkehrsangebote. Insgesamt steigt der Zeitaufwand, der zur Bewältigung alltäglicher Aktivitäten erforderlich ist. Durch die in der Regel geringeren Möglichkeiten zur Kopplung von Aktivitäten in Suburbia – immer verglichen mit der Kernstadt – entstehen weitere Zwänge zur Mobilisierung bzw. Motorisierung der Alltagswelt. Gleichzeitig steigt der Anteil der tangentialen Verkehrsbeziehungen ("suburb-to-suburb") gegenüber der klassischen radialen Verbindung zwischen Kernstadt und Umland, ohne dass die jeweiligen Größenordnungen schon empirisch dargestellt sind.

Die Konsequenzen dieser Entwicklung sind auch deshalb erheblich, weil sich Infrastruktur- und Siedlungsentwicklung gegenseitig beeinflussen: Neue Siedlungsgebiete erfordern eine angemessene Erschließung, was zugleich die Verkehrsmöglichkeiten erweitert.

Zwischenresultat I: ein höherer Verkehrsaufwand. Neue Verkehrsinfrastrukturen verändern wiederum die Erreichbarkeitsverhältnisse und locken potenziellen Siedlungsbau an verkehrsgünstige Standorte. **Zwischenresultat II:** eine weitere Ausdehnung des städtischen Raums. Siedlung und Verkehr sind insofern Gegenstand einer sich selbst verstärkenden Spiraldynamik.

These 3:

Suburbia sieht aus wie AUTOSTADT

Das moderne Verkehrswesen und die „bewegungsorientierte“ Ökonomie drücken den suburbanen Gewerbelandschaften sehr dezidiert ihren Stempel auf. Wertschöpfung in suburbanen Gewerbegebieten wird zu großen Teilen in Sektoren erbracht, die auf das Automobil bezogen sind, wie Neu- und Gebrauchtwagenhandel, Reifen- und Zubehörhandel und Tankstellen. Eine zweite große Gruppe gewerblicher Nutzungen ist auf die Warenwirtschaft gerichtet (Handel, Großhandel, Logistik). Diese Komplexe dominieren nicht nur die suburbane Ökonomie, sondern weisen auch eine überraschende Schlichtheit in Architektur, Design und städtebaulicher Integration auf. Sie bringen somit erhebliche Gestaltungsaufgaben mit sich, nicht zuletzt für eine ambitionierte Gewerbe-Baukultur.

These 4:

Die hohe Mobilität hat vielschichtige Ursachen – von der „Verkehrsintensität der Siedlungsstruktur“ bis zum Handeln der Menschen

Die hohe Affinität von Suburbia zum Autoverkehr ist nicht oder nur zu einem Teil auf die Suburbanisierung an sich zurückzuführen, also durch die Stadtstruktur bedingt. Sie wird überlagert durch sozio-demographische und lebensstilspezifische Entwicklungen. Dabei spielen insbesondere Alter, Einkommen, Familienstand (Kinder) sowie Wohnformen, Freizeitgewohnheiten und alltagskulturelle Schemata eine Rolle und bilden ein vielschichtiges Bedingungsgefüge. Neben die alte „Logik der Geometrie“ rückt eine „Logik der Wählbarkeit“: Nicht Distanz und die Kosten ihrer Überwindung an sich sind ausschlaggebend für das aktionsräumliche Handeln, sondern individuelle Dispositionen, Alltagsroutinen und Kalküle.

Die Vielschichtigkeit der Wirkfaktoren erschwert eine planerische Einflussnahme. Ein Hauptproblem ist jedoch, dass die traditionelle Verkehrsplanung gegenüber diesen sozial-räumlichen Einflussgrößen bislang noch ziemlich blind ist: Weitgehend beschränkt sie sich noch auf die quantitative Erfassung und Simulation einiger weniger verkehrsrelevanter Kenngrößen.

These 5:

Es fehlt ein empirisches Grundgerüst zur angemessenen Abbildung und Bewertung von Strukturen und Prozessen

Viele Aussagen und Einschätzungen zum Themenfeld Mobilität in Suburbia beruhen auf Spekulation, da unvoreingenommene, empirisch gehaltvolle quantitative und qualitative Untersuchungen immer noch Mangelware sind. Obwohl Mobilität und Verkehr eine fundamentale Bedeutung für die Suburbanisierung hatten und haben, werden diese Themen erst mit großer Verspätung von Wissenschaft und Planung besetzt. Der Fixierung der Verkehrs- und Stadtforschung bzw. -planung auf die Oberfläche der Kernstadt entspricht eine nahezu völlige Vernachlässigung suburbaner Räume durch die Angebotsstrategien des öffentlichen Verkehrs. Diese werden im Grunde aktiv dem Pkw-Verkehr überlassen. Auch diesbezüglich gilt es daher Suburbia (neu) zu entdecken.

Frage 1:

Meine erste Frage richtet sich auf den Entwicklungszyklus von Suburbia.

Meine Überlegung ist, dass hier – indirekt – auch Potenziale für eine tragfähige Raumentwicklung liegen könnten: Im Anschluss an den klassischen Pfad der kernstadtabhängigen Wanderung und Mobilität könnten Ansätze einer „spät- oder post-suburbanen“ Entwicklung entstehen, in deren Konsequenz sich Subzentren oder mindestens

Literaturhinweise:

Geier, S.; Holz-Rau, C.; Krafft-Neuhäuser, H.: Randwanderung und Verkehr. Internat. Verkehrswes. 53 (2000) 1-2, S. 22-26

Gillespie, A.; Healy, P.; Robins, K.: Movement and Mobility in the Post-Fordist City. In: Transport Policy and the Environment. Hrsg.: D. Banister. – London 1998, S. 243-266

Hesse, M.: Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext. In: Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Hrsg.: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. – Opladen 2001, S. 97-108.

Roe, P.-G.: Qualitative Research on intra-urban travel: an alternative approach. Journal of Transport Geography 8 (2000), S. 99-106



zentripetale (statt zentrifugale) Strukturmuster herausbilden. Zwar sind diese Ansätze in Deutschland noch der Ausnahmefall. Doch es ist durchaus denkbar, dass suburbane Standorte ausreifen und eine höhere Eigenständigkeit entwickeln – beispielsweise wenn Handel und Gewerbe in suburbane Wohnstandorte einsickern. Damit könnte der „spatial mismatch“ von Wohnen und Arbeit womöglich vermindert werden. Auf diese Weise würde – theoretisch – ein weniger verkehrsintensiver Pfad für Suburbia sichtbar, der nicht per se gegen ihre siedlungsstrukturelle Entwicklungslogik gerichtet ist. Die Frage ist, wie realistisch eine solche Perspektive ist und inwiefern sie sich steuern ließe.

Frage 2:

Die zweite Frage richtet sich auf das unmittelbare Feld der Stadt- und Verkehrsplanung:
(Wie) Kann man suburbane Mobilität nachhaltig planen und gestalten?

Die bisher vorliegenden Befunde und Erfahrungen legen unterschiedliche Bewertungen nahe:
Zum einen ist die Stadt- und Verkehrsplanung in Suburbia, verglichen mit der Kernstadt, objektiv ungünstigeren Regulationsbedingungen ausgesetzt.

Vor allem fehlen oft die „notwendigen“ Engpässe für den ruhenden und fließenden Straßenverkehr, die in der Stadt erst die Politikfenster geöffnet haben. Suburbane Räume stellen hohe Anforderungen an die Verkehrsgestaltung, wenn sie nicht per se dem Pkw (beziehungsweise Lkw) überlassen bleiben sollen. Andererseits lässt sich aber eine tendenzielle Abkopplung des individuellen Handelns vom gebauten Raum beobachten. Diese Abkopplung ist nicht zwangsläufig negativ, denn sie schafft neue Spielräume gerade dort, wo der Typ der europäischen (Kern-) Stadt seine Dominanz verloren hat: Wenn es stimmt, dass die siedlungsstrukturelle Kulisse nicht mehr allein maßgebend für Art und Umfang individueller Raum-Zeit-Muster ist, dann stellt nicht mehr die Suburbanisierung den Ausgangspunkt der Verkehrsregulierung dar. Es sind vielmehr die konkreten Ansprüche der Nutzer Suburbias, ihre Möglichkeiten und Restriktionen zur Verwirklichung dieser Ziele sowie latente Konflikte (etwa zwischen Wohnqualität und Verkehrserreichbarkeit), die jeweils neu zu verhandeln und auszugestalten sind. Sollte daran eine nachhaltige Raum- und Mobilitätsgestaltung unter den Bedingungen Suburbias ansetzen? Was könnten die ersten Schritte dazu sein? ■

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
Deichmanns Aue 31-37, 53179 Bonn
www.bbr.bund.de
Bonn, 2004

Konzept und Inhalt

Dr. Robert Kaltenbrunner
André Müller

Redaktion

Adelheid Joswig-Erfling

Graphische Gestaltung

Art Direction Marie Fenske, Leichlingen

Vertrieb und Verlag

Selbstverlag des Bundesamtes
für Bauwesen und Raumordnung
Deichmanns Aue 31-37, 53179 Bonn
Postfach 21 01 50, 53156 Bonn
Telefon: 0 18 88 – 4 01 – 22 09
Telefax: 0 18 88 – 4 01 – 22 92
E-Mail: selbstverlag@bbr.bund.de

und Buchhandel

ISBN 3-87994-120-3
ISSN 1613-4494

Preis

6,- €