

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 »vorausseilende« Stigmatisierung – Hamburg hat 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-Bahnstationen 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 Einwohnerngewinnen 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 projiziert? 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 gefallen 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 Forschungsergebnisse 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 nachfragerrelevant 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.