

Regional City - The Future of Periphery

Auftragsprojekt am ISR

WS 2013/14



Inhalt

1. Einleitung	3
2. Methodische Vorgehensweise	4
3. Theoretische und räumliche Annäherung	5
3.1 Definition von Peripherie	5
3.2 Theoretische Annäherung an die Peripherie	5
3.2.1 Ränder und Kerne	5
3.2.2 Wohnen in der Peripherie	11
3.2.3 Gewerbegebiete und Industrie in der Peripherie - Ein Überblick	14
3.2.4 Landschaft und Renaturierung	19
3.2.5 Mobilität	22
3.2.6 Erholung und Tourismus	24
3.2.7 Wunschbilder und Partizipation	27
3.2.8 Peripherie - Konzepte und Visionen	30
3.2.9 Suburbia International: Deutschland, Frankreich, China	33
3.3 Verortung und Ortsanalyse	34
4. Entwürfe	36
5. Fazit	37



1. Einleitung

In den letzten Jahrzehnten stand die Peripherie Berlins durch strukturelle Veränderungen unter enormem Druck und vor vielen Herausforderungen. Die nach der Wende rasant zunehmende Suburbanisierung und der demographische Wandel sind nur einige Beispiele, die gravierende Auswirkungen auf den peripheren Raum haben. Trotzdem birgt er auch viele Potenziale: Mit sowohl städtischen als auch ländlichen Eigenschaften und zunehmend diversen Angeboten und Nutzungen sind bereits viele Ressourcen gegeben, die jedoch durch Vorurteile eingeschränkt werden.

Im Laufe der Zeit haben sich viele Konzepte der Herausforderungen und Negativbilder der "Edge Cities" und "Zwischenstädte" angenommen, allerdings ist die Peripherie vielerorts noch auf der Suche nach tragbaren Zukunftsvisionen.

Vor diesem Hintergrund beschäftigte sich das Masterauftragsprojekt „Regional City – The Future of Periphery“ mit der zukünftigen Entwicklung peripherer Orte. Als Untersuchungsregion dienten die vier Gemeinden Erkner, Rüdersdorf, Schöneiche und Woltersdorf, die sich im östlichen Umland von Berlin befinden.

Ziel des Projektes war es, räumliche und organisatorische Strategien für die Zukunft peripherer Räume anhand einer speziellen Untersuchungsregion zu entwickeln. Dabei wurden sieben verschiedene Themenbereiche von 18 Studierenden untersucht, die in Kapitel 2 erläutert und schließlich in Kapitel 4 auf den beiliegenden Faltbroschüren dargestellt sind.

Im vorliegenden Bericht wird im Folgenden zunächst die methodische Vorgehensweise erläutert. Dabei wird die Art und Weise, wie der Rahmen des Auftragsprojektes strukturiert ist, nachvollziehbar gemacht und kritisch reflektiert. Darauf aufbauend wird eine theoretische und räumliche Annäherung vorgenommen, um einerseits die Peripherie als spezielle Raumtypologie allgemein zu diskutieren und das Entwurfsgebiet im speziellen vorzustellen. Methodologisch, inhaltlich und theoretisch bauen die sieben Entwürfe der Kleingruppen, welche diesem Bericht als Faltbroschüre beiliegen, auf diesen Grundlagen auf. Dementsprechend können die Entwürfe in ihrer speziellen räumlich-theoretischen Annäherung direkt eine für den jeweiligen Fokus relevante Perspektive einnehmen. So folgt den ausgelagerten Kapiteln der Entwürfe, welches den Großteil dieses Berichts einnimmt, ein kurzes Fazit, in dem versucht wird, die Ergebnisse zusammenzuführen.

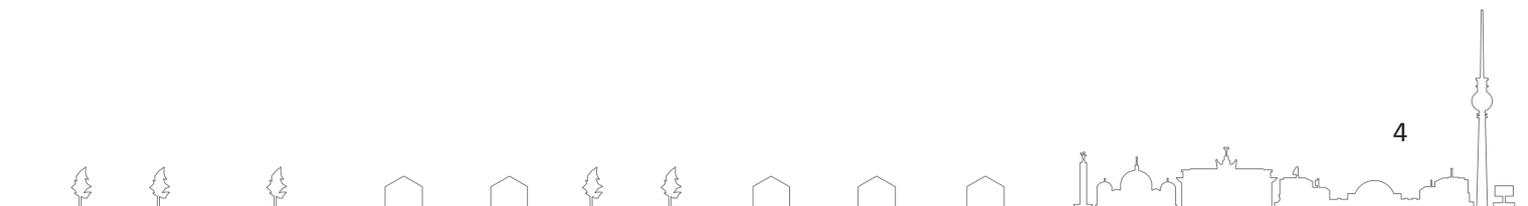


2. Methodische Vorgehensweise

Im Rahmen des Auftragsprojektes wurden unterschiedliche Methoden angewendet. Zunächst erfolgte eine theoretische Auseinandersetzung, in der sich anhand von einer ausführlichen Literaturrecherche und in Form von Inputreferaten dem weiten Themenfeld der Peripherie genähert wurde. Diese Ergebnisse sind in Kapitel 3.2 zusammengefasst. Mithilfe von Ortsbegehungen und spezifischen Recherchen wurden die Herausforderungen, Schwächen und möglichen Potenziale der Region identifiziert und eine grobe Analyse der vier Gemeinden erstellt, die in der späteren Kleingruppenarbeit unter verschiedenen Schwerpunkten von unterschiedlichen Betrachtungsebenen vertieft wurde. Die Kleingruppenarbeiten mit den Themen: Wohnen, Leben und Altern, Bildung, Industrie und Gewerbe, Tourismus, Zentralität sowie räumliche Brüche werden in Kapitel 4 vorgestellt.

Bei der Konzeptentwicklung der Entwürfe gliederte sich der Arbeitsprozess in drei Phasen: In der Analysephase stand die Auseinandersetzung mit der Untersuchungsregion bezüglich des Forschungsschwerpunkts im Zentrum. Dabei wurden vergangene und aktuelle Entwicklungen untersucht oder SWOT-Analysen (SWOT = Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)) durchgeführt. Danach wurden in einer Zukunftswerkstatt Utopien bzw. Dystopien für die Region entwickelt, aus der wiederum Schlüsse für das in der Folge zu entwickelnde Konzept gezogen werden konnten. Im dritten Schritt folgte die Konzeption der Einzelentwürfe.

Durch permanente Zwischenpräsentationen in den wöchentlichen Sitzungen wurden die jeweiligen Arbeitsstände und Ergebnisse im Plenum vorgestellt, diskutiert und weiterentwickelt.



3. Theoretische und räumliche Annäherung

Mit dem Thema der Peripherie wurde sich in unterschiedlichen Schritten auseinandergesetzt. Um den weitläufigen Begriff der Peripherie, dem im allgemeinen Sprachgebrauch verschiedene Bedeutungen zugemessen werden, einzugrenzen, wurde zuerst eine für diese Projekt allgemeingültige Definition erstellt. In Kleingruppen wurden anschließend verschiedene Themen bearbeitet, die für die Peripherie relevant sind und aus denen sich teilweise die Themen für die Entwürfe ergeben haben. Schließlich erfolgte eine räumliche Eingrenzung und Analyse des Untersuchungsgebietes.

3.1 Definition von Peripherie

Peripherie steht immer in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang zu einem festzulegenden Zentrum. Sie zeichnet sich durch eine geringere Dichte und eine deutlichere funktionale Trennung verglichen mit dem entsprechenden Zentrum aus. In der Peripherie können sowohl ländliche als auch städtische Morphologien vorkommen.

Das Konzept von Peripherie und Zentrum lässt sich auf unterschiedlichen Maßstabebenen anwenden. In der Peripherie werden verschiedene Ressourcen, Dienstleistungen und Infrastrukturen für das Zentrum bereitgestellt. In Kapitel 3.2 werden die Qualitäten der Peripherie und das Verhältnis zur Stadt von verschiedenen Blickwinkeln näher erläutert.

3.2 Theoretische Annäherung an die Peripherie

3.2.1 Ränder und Kerne (Stefanie Bombach, Johanna Franke)

Einleitung

Seit dem Beginn der Deindustrialisierung zog es die Menschen mehr und mehr in die Städte. Es kam zu einer Landflucht die auf der einen Seite zur Entleerung des ländlichen Raumes führte, auf der anderen Seite aber ein rasantes Stadtwachstum zur Folge hatte. Die Städte wuchsen unkontrolliert in ihr Umland und der Fleckenteppich von einzelnen Dörfern verdichtete sich zunehmend. Politisch wurde dieser Entwicklung mit Eingemeindungen entgegnet, um auf der administrativen Ebene handlungsfähig zu bleiben. So wurde beispielsweise 1920 die Einheitsgemeinde Groß-Berlin gebildet. Insbesondere nach dem 2. Weltkrieg wurden Suburbanisierungstendenzen deutlich, da das Haus im Grünen für viele Berliner eine gute Alternative zur dichtbesiedelten Innenstadt war. Der motorisierte Individualverkehr hat diese Entwicklung noch verstärkt, da die Distanzen bei gleichbleibendem Zeitaufwand größer wurden. Neben der Wohnbevölkerung siedelten sich ebenfalls Dienstleistungen, Gewerbe, Industrie und Freizeitangebote im Umland von Berlin an und es entstanden unter anderem Einkaufskomplexe auf der grünen Wiese. Entsprechend war es für die Bevölkerung außerhalb der Stadt nicht mehr zwingend notwendig die Grenzen dieser zu überwinden, um Besorgungen des täglichen Lebens oder ähnliches zu erledigen. (vgl. Siebel 2005, S. 1135 ff.)

Auf Grund der Suburbanisierung gewann das Umland Berlins folglich an Bedeutung. Die herkömmlichen Stadt-Land-Beziehungen änderten sich, die Stadt-Land-Dichotomien wurden aufgehoben und die Grenzen zwischen der Stadt und seinem Umland waren nicht mehr klar voneinander zu unterscheiden. Die ursprünglichen Funktionen, die der Stadt und seinem Umland zugeschrieben wurden, wurden durch die Suburbanisierung verschoben, sodass z. B. einseitige Abhängigkeitsverhältnisse nicht mehr eindeutig ausgemacht werden konnten. (vgl. Kühn 2001, S. 403)

Die Konsequenz, die aus dieser Entwicklung entsteht ist, dass die Räume immer mehr ineinander übergreifen und sich die Grenzen nicht mehr klar herausstellen lassen (siehe Abb. 1). Die Bebauungsstruktur und -dichte ändern sich nur nach



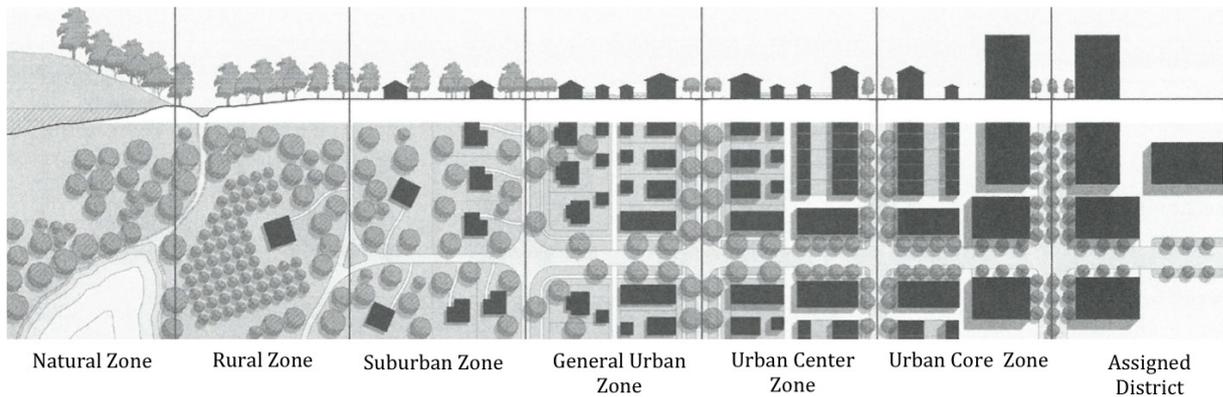


Abb. 1: Übergänge der verschiedenen Raumzonen

und nach ohne erkennbare Abgrenzungen. So entstehen neue Räume, die den Übergang zwischen Stadt und Land darstellen, aber auch welche, die eine hierarchische Gliederung aufheben.

Nachfolgend werden zunächst unterschiedliche Grenzen des Raumes definiert. Zum einen werden die festen, administrativen und funktionale Grenzen erläutert, zu denen die Grenzen der Metropolregion und die des Zentrale Orte Konzepts gehören. Anschließend werden die flexiblen Grenzen, hier die Stadtregion und die Zwischenstadt erläutert um hervorzuheben, dass Grenzen unter dem heutigen Verständnis der Planung durchaus wichtig sind, sich aber stetig wandeln können.

Feste Grenzen

Alle Länder, Bundesländer, Landkreise, Städte, Bezirke etc. sind durch administrative Grenzen klar definiert und voneinander abgegrenzt. Vor Ort wird dies durch entsprechende Beschilderungen deutlich. Werden diese Grenzen überquert, können weitere Hinweise eine andere Sprache, andere politische Systeme oder Grenzposten sein. Während auf nationaler Ebene die Abgrenzung deutlich ist, ist dies auf regionaler und lokaler Ebene häufig nicht der Fall. Bis auf die Installation von Hinweisschildern deutet nichts auf eine Grenzüberschreitung hin: die Siedlungsstruktur wird beibehalten, die Sprache ändert sich nicht etc. Dennoch gelten die administrativen Grenzen als Handlungsebene. Hinweise auf den Wechsel in einen anderen Bezirk oder eine andere Ortschaft können aber Details wie der Zustand der Straße, die Straßenbeleuchtung oder die Begrünung sein. Neben den festen administrativen Grenzen gibt es auch funktionale Grenzen, die ebenfalls im Raum nicht sichtbar werden. Zu nennen sind hier beispielsweise die regionalen Grenzen oder auch die deutschen Metropolregionen und das Zentrale-Orte-Konzept. Die zwei letztgenannten Konzepte

sind deutschlandweit zu finden, während die Regionalen nur in Nordrhein-Westfalen angewandt werden. Daher werden nur die auf nationaler Ebene angewandten Konzepte exemplarisch näher vorgestellt und die Untersuchungsgebiete Erkner, Schöneiche, Woltersdorf und Rüdersdorf eingeordnet.

Deutsche Metropolregionen

In Deutschland wurden von der Ministerkonferenz für Raumordnung seit 1995 insgesamt elf Metropolregionen ernannt (siehe Abb. 2). Zu unterscheiden sind hier mono- und polyzentrische Metropolregionen, die in einem besonderen Maße national als auch international vernetzt und bedeutend sind. (vgl. Blotevogel 2005, S. 642) Zu ihren kennzeichnenden Funktionen gehören:

- (1) Entscheidungs- und Kontrollfunktion,
- (2) Innovations- und Wettbewerbsfunktion,
- (3) Zugänglichkeit und
- (4) Symbolfunktion.

I. d. R. orientieren sich die Grenzen der Metropolregionen nicht an denen der administrativen, so dass häufig länderüberschreitende Zusammenarbeit nötig ist. Die Metropolregion Hamburg setzt sich beispielsweise aus Teilen der Bundesländer Schleswig-Holstein, Mecklenburg Vorpommern, Niedersachsen und dem kompletten Stadtstaat Hamburg zusammen. Berlin und Brandenburg bilden zusammen ebenfalls eine Metropolregion, die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg genannt wird. Diese stellt bezüglich der Grenzen eine Ausnahme unter den Metropolregionen dar, da die administrativen Grenzen des Landes Brandenburgs auch die Grenzen der Metropolregion bilden. So sind aber sowohl die Hauptstadt Berlin genauso wie peripher gelegene Landkreise wie die Uckermark zusammen in einer Metropolregion. Die Untersuchungsgebiete Erkner, Schöneiche, Woltersdorf und Rüdersdorf sind demzufolge



Abb. 2: Deutsche Metropolregionen
ebenfalls Teil der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und können dies strategisch einsetzen. (vgl. SenStadt, MIR 2009, S. 23 ff.)

Das Zentrale-Orte-Konzept

Das Zentrale-Orte-Konzept von Walter Christaller definiert Orte verschiedener Hierarchien:

- (1) Oberzentrum,
- (2) Mittelzentrum und
- (3) Grundzentrum.

Grundzentren bilden im Sinne dieses Systems die niedrigste Hierarchiestufe und stellen Einrichtungen zur Deckung des allgemeinen täglichen Bedarfs bereit. Mittelzentren hingegen beherbergen Einrichtungen des gehobenen Bedarfs. Das Ober-

zentrum ist das höchste zu erreichende Niveau und bietet zusätzlich Einrichtungen des spezialisierten höheren Bedarfs an. (vgl. Kulke 2004, S. 135 f.)

Im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg werden die Kategorien Metropole, Ober- und Mittelzentrum unterschieden. Diese sollen „multifunktionale Entwicklungs-, Bündelungs- und Verknüpfungsfunktionen“ (SenStadt, MIR 2009, S. 24) übernehmen. In den amtsfreien Gemeinden, die keinen der Kategorien zugeordnet sind, wird trotz alledem die Grundversorgung gesichert. Die Untersuchungsgebiete Rüdersdorf, Schöneiche und Woltersdorf gehören zu eben diesen Gemeinden, die nicht Teil des zentralörtlichen Funktionsnetzes sind. Erkner hingegen wird die Funktion eines Mittelzentrums zugeordnet und hat somit auch die Aufgabe, seinen mittelzentralen Verflechtungsbereich, den sogenannten Mittelbereich, zu versorgen. Zu diesem gehören sowohl Schöneiche als auch Woltersdorf. Rüdersdorf wird dem Mittelbereich des Mittelzentrum Strausberg zugewiesen, da Rüdersdorf nicht wie die anderen Gemeinden im Landkreis Oder-Spree liegt, sondern im Landkreis Märkisch Oderland (siehe Abb. 3). (vgl. ebd., S. 24 ff.)

Grundlage der Abgrenzung der Zentralen Orte und Mittelbereiche bilden die jeweiligen administrativen Grenzen. Des Weiteren werden keine landesgrenzüberschreitenden Mittelbereiche gebildet, da Teile der Daseinsvorsorge wie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) auf der Kreisebene koordiniert werden. (vgl. ebd., S. 27.)

Flexible Grenzen

Der Raum kann neben den eben beschriebenen funktionalen und administrativen Grenzen auch aus anderen Grenzen, die nicht formell festge-



Abb. 3: Zentrale Orte Konzept Berlin-Brandenburg (Ausschnitt)

legt sind, bestehen. Dabei ist entscheidend, dass sich diese Grenzen oder Ränder im Laufe der Zeit durchaus ändern können. Wie eingangs bereits erwähnt, wurde die Einteilung der Region ursprünglich über die Lage oder Erreichbarkeit zur Kernstadt definiert. Die Wissenschaft jedoch erachtet diese Einteilung als wenig konstruktiv. Vielmehr ist sie der Meinung, dass daneben auch andere Kriterien, wie beispielsweise ökonomische oder soziale Prozesse, auf die Änderungsprozesse und die Regionen wirken, sodass die dichotome Einteilung in Stadt und Land längst nicht mehr ausreicht. (vgl. Kühn, Weck 2013, S. 25 ff.) Demnach wurden im Laufe der Zeit etliche Begriffe geprägt, die zum einen Synonyme darstellen, zum anderen aber ganz eigene Zwischenformen von Stadt und Land bezeichnen.

Synonyme wie Citymantel, Schlafstädte, Speckgürtel (vgl. Borsdorf 2009, S. 7) Mittelstandsghetto, Einfamilienhausteppich (vgl. Aring 1999, S. 15; zit. nach Privoznik 2010, S. 17) oder Hinterland (vgl. Kühn 2001, S. 403) – die Aufzählung hier hat nicht den Anspruch der Vollständigkeit, sondern folgt lediglich dem Ziel einer beispielhaften Liste – sind für diese Ausarbeitung weniger von Interesse. Die neu geprägten Begriffe Stadtregion und Zwischenstadt spielen eine entscheidendere Rolle.

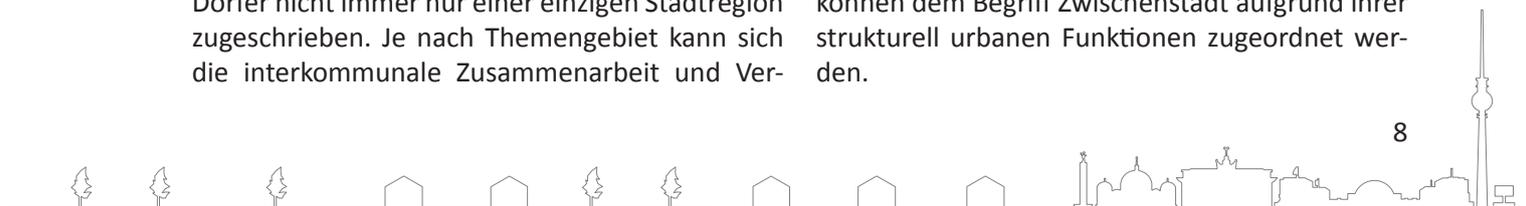
Die Stadtregion

Die Stadtregion besteht aus einer Kernstadt und weiteren Städten, die zusammen einen polyzentrischen Verdichtungsraum bilden. Sie orientiert sich demnach nicht an einer administrativen Grenze, sondern schafft eine neue Ebene des administrativen Handelns. (vgl. Priebis 2000, S. 52) Die ursprüngliche Stadt-Land-Struktur wird verdrängt und durch eine Art Netzwerk ersetzt, sodass ein benachbarter interurbaner Raum entsteht, indem das Städtische mit dem Ländlichen vermischt wird. (vgl. Priebis 2005, S. 1099 ff.) Entscheidend dabei ist, dass die Kernstadt an zentraler Bedeutung genau in dem Umfang verliert, wie das Umland daran gewinnt. Die damit einhergehenden Verschiebungen und Segregationsprozesse haben je nach Region unterschiedliche Ausmaße und entsprechend verschiedene Entwicklungsdynamiken. (vgl. Brake 2001, S. 21 ff.) Stadtregionen können somit in ihrer Größe und ihrem Umfang variieren. Des Weiteren sind bestimmte Städte oder Dörfer nicht immer nur einer einzigen Stadtregion zugeschrieben. Je nach Themengebiet kann sich die interkommunale Zusammenarbeit und Ver-

netzung verändern, wodurch sich auch der Aktionsraum und somit der Umfang der Stadtregion anpasst. (vgl. Kühn, Weck 2013, S. 26 ff.) Entscheidend bei der Förderung von Stadtregionen ist es, den Siedlungsraum als Ganzes zu verstehen und die Agglomerationen und deren unterschiedliche Potenziale für die Region optimal zu nutzen. (vgl. ebd.) Der Untersuchungsraum der Orte Erkner, Rüdersdorf, Schöneiche und Woltersdorf befinden sich bei näherer Betrachtung in der Stadtregion, die hauptsächlich von der Kernstadt Berlin geprägt ist. Vor allem Erkner als Stadt aber auch die Gemeinde Rüdersdorf übernehmen weitere Funktionen, die die Stadtregion unterstützen.

Die Zwischenstadt

Aber nicht nur die Stadt-Umland-Beziehung von Stadtagnomerationen hat sich verändert, auch das Verhältnis einzelner Städte zu ihrem Umland hat einen Wandel erfahren. So wurde durch Thomas Sieverts 2005 in seinem Buch Zwischenstadt – inzwischen Stadt? Entdecken, Begreifen der Begriff der Zwischenstadt eingeführt, um den Agglomerationsraum zwischen der Kernstadt und dem ländlichen peripheren Raum näher zu beschreiben. Die Zwischenstadt hat sowohl urbane als auch ländliche Eigenschaften und befindet sich räumlich gesehen dazwischen. Sie ist durch die anhaltende Suburbanisierung entstanden, die die Städte in das Umland wachsen ließen. Die Grenzen zwischen Stadt und Land verschwinden zwar nicht administrativ, werden aber nicht als solche empfunden. Es herrscht meist ein nahtloser Übergang zwischen ihnen. (vgl. Privoznik 2010, S. 19) Dennoch sind die Zwischenstädte im Allgemeinen strukturschwächer als ihre Kernstädte, aber strukturstärker als der an sie anschließende ländlich periphere Raum. (vgl. Barke 2001, S. 21 ff.) Des Weiteren verändert sich auch die Bebauungsstruktur, -dichte und Bevölkerungsdichte. Von der Kernstadt über die Zwischenstadt bis hin zum ländlich peripheren Raum nehmen Bebauungs- und Bevölkerungsdichte immer mehr ab und auch die Bebauungsstruktur wird lockerer. Während in der Kernstadt insbesondere Mehrfamilienhäuser zu finden sind, sind in der ländlichen Peripherie Einfamilienhausstrukturen zu konstatieren. In der Zwischenstadt treffen diese beiden Wohnformen aufeinander und vermischen sich. (vgl. Privoznik 2010, S. 19 ff.) Vor allem Erkner und Rüdersdorf können dem Begriff Zwischenstadt aufgrund ihrer strukturell urbanen Funktionen zugeordnet werden.



Die Zwischenstadt in der Stadtregion

Die nachfolgende Grafik (siehe Abb. 4) zeigt das Zusammenspiel unterschiedlich ausgeprägter Städte in einer Stadtregion und soll den nahtlosen Übergang und das Vermischen ursprünglich separater Funktionen aufzeigen. Eine Stadtregion kann mehrere Kernstädte sowie mehrere Zwischenstädte beherbergen. Eine Kernstadt kann selbst eine Zwischenstadt haben aber auch im Radius einer anderen Zwischenstadt liegen. Die Überlagerung dieser verschiedenen Elemente ist nicht ausgeschlossen. Die betrachtende Perspektive spielt hier eine entscheidende Rolle.

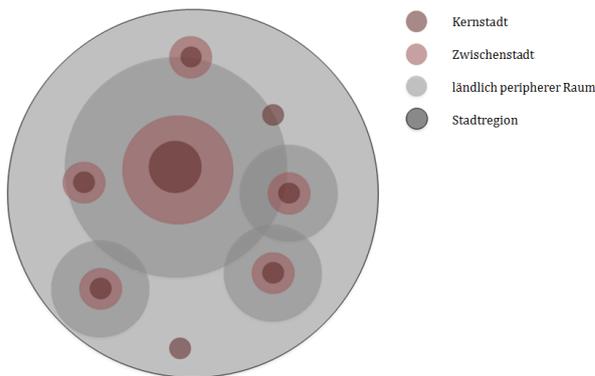


Abb. 4: Exemplarische Darstellung einer Stadtregion

Fazit

Durch die sozialen und ökonomischen Annäherungen zwischen Stadt und Umland wandelt sich die Stadt-Umland-Beziehung. Damit geht die Verschmelzung der Grenzen einher, bisherige hierarchische Verhältnisse und Abhängigkeiten verändern sich. Dadurch verlieren administrative Grenzen nicht ihre Bedeutung, aber sie werden aufgebrochen und neue Handlungsebenen, Aufgaben und Funktionen entstehen. Urbane Funktionen sind nicht mehr nur in (Groß-)Städten zu finden. Auch kleine Gemeinden übernehmen Funktionen für die Region. Moderne interurbane Netzwerke entstehen und eröffnen neue Möglichkeiten.

Die Gemeinden Erkner, Rüdersdorf, Schöneiche und Woltersdorf sind einzeln zwar administrativ an Grenzen gebunden, agieren aber über diese hinaus. Sie sind zwar teilweise durch Feld, Wald, Wasser und Wiesengebiete ländlich geprägt und weisen die typischen suburbanen Strukturen wie beispielsweise die überwiegende Wohnform der Einfamilienhäuser auf, dennoch sind sie nicht als typisch ländlich einzustufen. Dies liegt aber nicht nur an der direkten Nähe zur Kernstadt Berlin. Vielmehr haben sie eigene urbane Strukturen und

übernehmen Funktionen, die in das Umland und auch nach Berlin strahlen. Demnach können sie sowohl als Zwischenstadt als auch als Teil einer Stadtregion bezeichnet werden. Dafür spricht z. B., dass die einzelnen Ortsgrenzen ohne eine Beschreibung kaum auszumachen und die Übergänge nahezu fließend sind. Außerdem kann allein für sich keine der Ortschaften bestehen. Sie sind voneinander abhängig und profitieren voneinander, da ihnen jeweils für sie wichtige Funktionen fehlen, die durch die anderen Gemeinden ergänzt werden.

Quellenverzeichnis

Literaturquellen

Blotevogel, Hans Heinrich (2005): *Metropolregionen*. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hrsg.) (2005): *Handwörterbuch der Raumordnung*. Verlag der ARL. Hannover. S. 642-647.

Borsdorf, Axel (2009): *Zwischenstadt – Stadtrand oder nur noch Stadt? Zur Entwicklung im Stadt-Land-Verbund*. In: Institut für Geographie und Regionalforschung (Hrsg.) (2009): *GW-Unterricht Nr. 116*. S. 7-23.

Brake, Klaus (2001): *Neue Akzente der Suburbanisierung, Suburbaner Raum und Kernstadt: eigene Profile und neuer Verbund*. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter (Hrsg.) (2001): *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Leske + Budrich, Opladen. S. 15-26.

Kühn, Manfred (2001): *Regionalisierung der Städte. Eine Analyse von Stadt-Umland. Diskursen räumlicher Forschung und Planung*. In: *Raumforschung und Raumordnung* (2001/59), S. 402- 411.

Kühn, Manfred; Weck, Sabine (2013): *Peripherisierung – ein Erklärungsansatz zur Entstehung von Peripherien*. In: Bernt, Matthias; Liebmann, Heike (Hrsg.) (2013): *Peripherisierung, Stigmatisierung, Abhängigkeit?*. Springer Fachmedien, Wiesbaden. S. 24-46.

Kulke, Elmar (2004): *Wirtschaftsgeographie. Grundriss Allgemeine Geographie*. Verlag Ferdinand Schöningh. Paderborn.

Priebs, Axel (2000): *Stadt-Stadtregion-Städtenetze. Ansätze zur kooperativen Zukunftsgestaltung*. In: *Geographische Rundschau* 52 (2000/7-8)). S. 51-53.

Priebs, Axel (2005): *Stadt-Umland-Problematik*. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hrsg.) (2005): *Handwörterbuch der Raumordnung*. Verlag der ARL. Hannover. S. 1097-1103.

Privoznik, Stefanie (2010): *Landwirtschaftliche Strukturen als Freiraumkonzept im suburbanen Geschoß-*



wohnungsbau am Beispiel von „Sociópolis“, València.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (Hrsg.) (2009): Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Druckerei Arnold. Potsdam.

Siebel, Walter (2005): Suburbanisierung. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hrsg.) (2005): Handwörterbuch der Raumordnung. Verlag der ARL. Hannover. S. 1135-1140.

Internetquellen

Bundesinstitut für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2005): Raumordnungsbericht 2005. Online verfügbar unter: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Abgeschlossen/Berichte/2000_2005/Downloads/Bd21ROB2005.pdf?__blob=publicationFile&v=3. Zugriff am 14.11.2013.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übergänge der verschiedenen Raumzonen

Duham-Jones, Ellen; Williamson, June (Hrsg.) (2009): *Retrofitting Suburbia, urban design solutions for re-designing suburbs*. John Wiley & Sons, Canada.

Abbildung 2: Deutsche Metropolregionen
Verband Region Stuttgart (Hrsg.) (o.J.): Übersichtskarten. IHK-Mitglieder. Online verfügbar unter: http://www.deutsche-metropolregionen.org/fileadmin/ikm/Karten/karte_ikm.jpg. Zugriff am 15.11.2013.

Abbildung 3: Zentrale Orte Konzept Berlin-Brandenburg (Ausschnitt)
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (o.J.): *Metropole, Ober- und Mittelzentren mit Mittelbereichen*. Online verfügbar unter: http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/images/bb-gl/landesentwicklungsplanung/lep_b_b_zentren.jpg. Zugriff am 03.11.2013.

Abbildung 4: Exemplarische Darstellung einer Stadtregion
Eigene Darstellung.



3.2.2 Wohnen in der Peripherie (Svea Ruppert, Sandra Straub)

Historischer Rückblick

Wohnen ist essentiell, eine Grundvoraussetzung und ein Grundbedürfnis für jeden Menschen. Die Industrialisierung und die damit verbundene Landflucht ließ die Städte wachsen. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Missstände und Lebensbedingungen in den hochverdichteten Städten immer fataler. Nicht nur die hygienischen Bedingungen in den Mietskasernen führten zu Missmut und Krankheiten in der Bevölkerung, es fehlte zudem an Platz, Freiräumen und Grün in der Stadt.

Im Folgenden werden Utopien der Stadtentwicklung (im peripheren Raum) und städtebauliche Leitbilder des 20. und 21. Jahrhunderts vorgestellt, die zum Suburbanisierungsprozess beigetragen haben.

Gartenstadtmodell

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelte Ebenezer Howard das Gartenstadtmodell. Ziel war es, ländliche Städte im Grünen mit begrenzter Einwohnerzahl zu schaffen um den enormen Wachstum am Stadtrand entgegen zu wirken. Hierfür sollten Städte für 32.000 Einwohner entstehen. Das Zentrum sowie öffentliche Gebäude und Parkanlagen waren in der Mitte der Stadt untergebracht. Das Wohnen sollte in einem Ring aus Ein- und Zweifamilienhäusern mit Selbstversorgergärten stattfinden. In Deutschland als Garten(vor) Stadt realisierte Siedlungen sind z.B. die Margarethenhöhe in Essen (1906), Hellerau bei Dresden (1909) oder die Gartenstadt Falkenberg in Berlin (1913). (vgl. Eaton 2003, S. 148-150)

Bandstadtmodell

Das Bandstadtmodell stellt eine weitere Utopie der Stadtentwicklung um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert dar. Hierbei sollte die Stadt eine technische Ausrichtung durch aufeinander folgende funktionsgetrennte Bänder erfahren (Gewerbe- und Industrieband, Verkehrsband, Grün- und Freiflächenband, Wohngebiet). Beispiele hierfür sind die „Schlangensstadt von Algier“ von Le Corbusier oder das Bandstadtmodell „Cité Lineal“ von Arturo Soria y Mata.). (vgl. Eaton 2003, S. 144 ff.)

Broadcare city

Frank Lloyd Wright entwarf in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts ein Stadtentwicklungsmodell für Amerika. Ziel war es, eine dezentralisierte und ländliche Stadt zu schaffen, in der Familie und

Heim den Lebensmittelpunkt bildeten. Grundeigentum mit Einfamilienhaus und Ackerland sowie die vorangegangene Automobilisierung waren die Grundvoraussetzungen für dieses Modell (strikte Funktionstrennung). (vgl. Eaton 2003, S. 212)

Autogerechte Stadt

Das Konzept der autogerechten Stadt von Hans Bernhard Reichow aus dem Jahr 1959 formulierte als Ziel das Schaffen einer Stadtlandschaft. Durch organische Formen sowie eine strikte Funktionstrennung sollte alles in einen „Fluss“ kommen. Generell haben der Infrastrukturausbau und die allgemeine Wohlstandssteigerung ab den 1950er Jahren zu einer Zersiedelung der Landschaft beigetragen.

Heute

Auch die Wohnungsbaupolitik der letzten Jahrzehnte hat das Wohnen in der Peripherie gefördert. Steuervergünstigungen, Eigenheimzulage und Bausparförderung sowie die Pendlerpauschale machen das Wohnen in der Peripherie im eigenen Haus (auch als Sparanlage / Altersvorsorge) attraktiv. (vgl. Bölling 2007, S. 19)

Wie aufgezeigt, haben die oben genannten städtebaulichen Leitbilder und die Wohnungsbaupolitik das Wohnen in der Peripherie beeinflusst. Insgesamt ist es sehr vielfältig, da sich in der Peripherie unterschiedliche Haushaltsstrukturen, Wohntypologien und Bevölkerungsentwicklungen befinden.

Klischee vom Einfamilienhausidyll?

1964 nannten 51%, 1989 67% (vgl. Schöning 1999, S. 33) und 1999 73% (vgl. Bölling 2007, S. 24) der befragten Bevölkerung ein Eigenheim mit Garten als anzustrebende Wohnform. Weltweit liegt der Prozentsatz noch höher als in Deutschland (vgl. Schöning 1999, S. 33). Als Gründe dafür sind mehr Platz, Ruhe, eine idyllische Vorstellung vom Land und eine höhere Sicherheit und Kinderfreundlichkeit zu nennen.

Wie wird in der Peripherie gewohnt?

Allerdings ist das Eigenheim mit Garten nicht die einzige Wohntypologie in der Peripherie, sondern es existieren unterschiedliche Typologien. Neben dem Einfamilienhaus (Bsp. Rahnsdorf), gibt es Großwohnsiedlungen, wie die Wohnsiedlung Brückenstraße / Friedrich Engels Ring in Rüdersdorf. In Berlin Lübars am Zabel-Krüger-Damm in der Rollberge-Siedlung befinden sich gleich in un-



mittelbarer Nähe verschiedene Wohntypologien: Einfamilienhäuser, Reihenhäuser, Blockrandbauungen, eine Großwohnsiedlung und ein Großwohnhaus.

Wer wohnt in der Peripherie?

Bezogen auf die gesamte Bundesrepublik Deutschland existierten im Jahr 2010 15.281.000 Einpersonenhaushalte. In Zweipersonenhaushalten lebten 13.304.000 Personen und in Drei- bzw. Mehrpersonenhaushalte 9.872.000 Personen (vgl. Statistisches Bundesamt 2013 a). Die Haushaltsstruktur in Rüdersdorf, als Beispielgemeinde in der Peripherie, weist auch einen bedeutenden Anteil an Ein- und Zweipersonenhaushalten ohne Kinder auf. Der Anteil liegt in allen Ortsteilen über 80 %. Bei dem Anteil der Haushalte mit Kindern ergeben sich in den Ortsteilen auch keine deutlichen Unterschiede. Haushalte mit einem Kind nehmen in den Ortsteilen einen Anteil von ca. 12 %, Haushalte mit zwei Kindern ca. 4 % ein (vgl. Gemeinde Rüdersdorf 2011, S. 20). Siebel führt aus, dass generell bereits seit den 1980er Jahren der Anteil der Kinderlosen, der Alleinstehenden und der Alleinerziehenden in der Peripherie anstieg (vgl. Siebel 2005, S. 1138).

Wie viele wohnen in der Peripherie?

Die Bevölkerungsentwicklung in der Kernstadt und im suburbanen Raum verläuft sehr unterschiedlich. Dies verdeutlicht eine Erhebung vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Während die Bevölkerung in Lübeck von 1997 bis 2009 im suburbanen Raum anstieg, nahm sie in der Kernstadt ab. In Dresden ist die Entwicklung umgedreht und in Stuttgart nahm die Bevölkerung sowohl im suburbanen Raum als auch in der Kernstadt zu. Bereits diese drei Beispiele verdeutlichen, dass die Entwicklung der Bevölkerung im suburbanen Raum und in der Kernstadt nicht parallel verlaufen muss, sondern auch divergieren kann. Das BBSR definiert dabei Kernstädte als Orte mit mehr als 100.000 Einwohnern. Suburbane Räume sind durch einen Auspendleranteil von mindestens 25 % in die Kernstadt charakterisiert (vgl. BBSR 2013). Nach dieser Klassifizierung gehört auch ein Hof im Allgäu zum suburbanen Raum.

Im Gegensatz zum BBSR gliedert das statistische Bundesamt die Fläche von Deutschland nicht in suburbane Räume und Kernstädte, sondern in städtische, halbstädtische und ländliche Gebiete. Danach weisen städtische Gebiete eine Be-

völkerungsdichte von mehr als 500 EW/km² auf, halbstädtische Gebiete 100 bis 500 EW/km² und ländliche Gebiete unter 100 EW/km² (vgl. Sievert; Wendler 2005, S. 885). Auf Grundlage dieser Klassifizierung besteht Deutschland zu 35 % aus städtischen Gebieten, zu 42 % aus halbstädtischen Gebieten und 23 % sind ländlich. Brandenburg hingegen weist 16 % städtische Gebiete, 46 % halbstädtische Gebiete bzw. 38 % ländliche Gebiete auf. Berlin ist nach Auffassung des Statistischen Bundesamtes zu 100 % städtisch (vgl. Statistisches Bundesamt 2013 b).

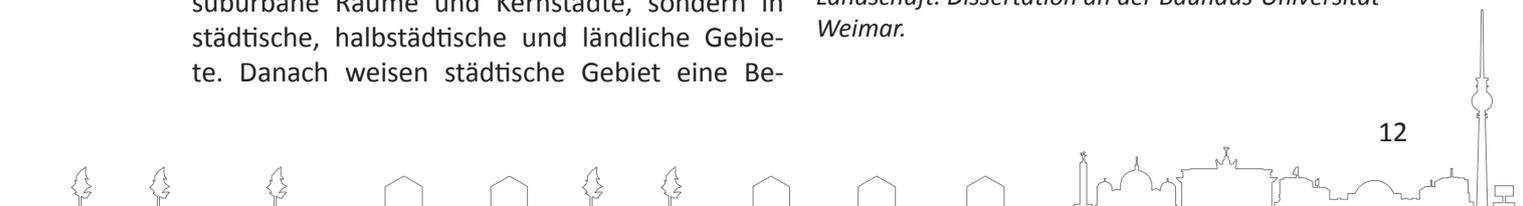
Wie viel kostet das Wohnen in der Peripherie?

Im Mai 2013 hat die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt eine Studie zum Thema „Wohn- und Mobilitätskosten privater Haushalte in Berlin und im Umland“ vorgestellt (vgl. SenStadtUm 2013 a). Es wird zum Beispiel dargestellt, wie viel eine Familie, bestehend aus zwei Erwachsenen und einem Kind in einer 80 m² großen Mietwohnung für das Wohnen ausgeben muss. Deutlich wird, dass die zentralen Stadtteile Berlins teurer sind als der Stadtrand bzw. die Umlandgemeinden. Ausnahmen bilden die sehr hochpreisige Achse vom Stadtzentrum über Wilmersdorf und Zehlendorf nach Potsdam sowie der Bereich Frohnau. Im Umland sind zudem Unterschiede zwischen dem näheren und dem weiteren Umland erkennbar. Die Einbeziehung der Mobilitätskosten verändert allerdings das Kostengefüge gegenüber den reinen Wohnkosten deutlich. In dieser Betrachtung erweisen sich viele Wohnstandorte in den zentraleren Stadtteilen Berlins als insgesamt kostengünstiger als Standorte am Stadtrand oder im Umland (vgl. SenStadtUm 2013 b, S. 9, 13).

Quellenverzeichnis

BBSR (2013): Suburbaner Raum im Lebenszyklus. Typisierung suburbaner Räume in Großstadregionen. Online verfügbar unter: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Studien/2010/SuburbanerRaum-Lebenszyklus/01_Start.html;jsessionid=0C979F4BFE3E13C73C51FD239BB2DADC.live1042?nn=430832¬Frist=true&docId=430384. Zugriff am 01.11.2013.

Bölling, Lars (2007): Das Bild der Zwischenstadt. Dekodierung und Inszenierung „Räumlicher Identität“ als Potenzial zur Qualifizierung der verstädterten Landschaft. Dissertation an der Bauhaus-Universität Weimar.



Eaton, Ruth (2003): *Die ideale Stadt. Von der Antike bis zur Gegenwart*. Nicolaische Verlagsbuchhandlung. Berlin.

Gemeinde Rüdersdorf (2011): *Integriertes Stadtentwicklungskonzept Rüdersdorf b. Berlin mit seinen Ortsteilen Hennickendorf, Herzfelde und Lichtenow*. Online verfügbar unter: http://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/110331_gliederung_insek_ruedersdorf.pdf, Zugriff am 02.11.2013.

Schöning, Georg; Borchard, Klaus (1999): *Städtebau im Übergang zum 21. Jahrhundert*. Stuttgart.

SenStadtUm (2013 a): *Wohnen am Stadtrand und im Umland oft mit höheren Mobilitätskosten verbunden als im zentralen Stadtbereich*. Online verfügbar unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1305/nachricht4976.html. Zugriff am 02.11.2013.

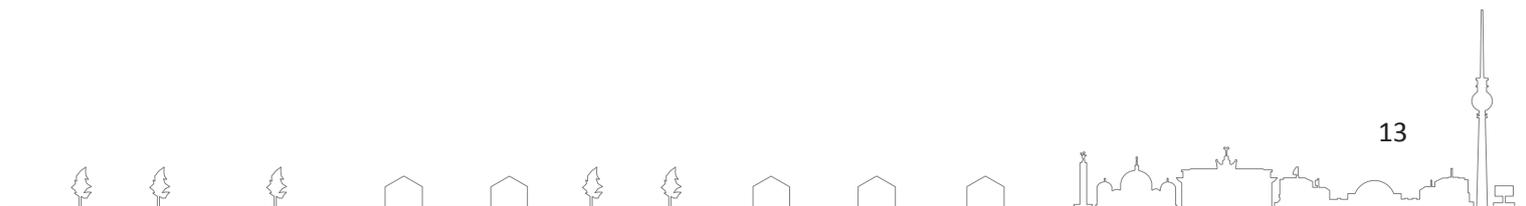
SenStadtUm (2013 b): *Abbildungen und methodische Erläuterungen zur Pressekonferenz am 24.5.2013 zum Thema Wohn- und Mobilitätskosten privater Haushalte in Berlin und im Umland*.

Siebel, Walter (2005): *Suburbanisierung*. In: ARL (Hrsg.): *Handwörterbuch der Raumordnung*. Verlag der ARL. Hannover. S. 1135-1140.

Sievert, Beate; Wendler, Tilo (2005): *Die Klassifizierung von Kommunen – ein Ansatz zur Vergleichbarkeit deutscher Städte und Gemeinden*. In: *Wirtschaft und Statistik* (8/2005), S. 885-890.

Statistisches Bundesamt (2013 a): *Haushalte nach Art der Wohnungsnutzung 2010*. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/EinkommenKonsumLebensbedingungen/Wohnen/Tabellen/Haushalte_Wohnungsnutzung.html. Zugriff am 01.11.2013.

Statistisches Bundesamt (2013 b): *EU-Stadt-Land-Gliederung nach Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte am 31.12.2012*, Online verfügbar unter: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/LaenderRegionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/NichtAdministrativ/Aktuell/33STL.html>, Zugriff am 02.11.2013.



3.2.3 Gewerbegebiete und Industrie in der Peripherie - Ein Überblick (Frederik Sommer, Melanie Troes)

Einleitung

Gewerbe und Industrie spielen im peripheren Raum oftmals eine zentrale Rolle. Denn aufgrund industrieller Entwicklungen und entscheidender Standortvorteile wurden gewerbliche und industrielle Nutzungen häufig in peripheren Standorten angesiedelt. Die Ansiedlung gewerblicher und industrieller Betriebe geht einher mit der Erhöhung der Steuereinnahmen, der Sicherung von Arbeitsplätzen sowie der Erhöhung der Standortqualitäten, die wichtig für die Entwicklungsperspektiven der ansässigen Kommunen sind. Im Laufe der Zeit führten strukturelle Veränderungsprozesse mehrmals zu einer veränderten Nachfrage nach peripheren Industrie- und Gewerbestandorten. Die betroffenen Kommunen müssen sich dieser jedes Mal anpassen und mit den Veränderungen und Folgen strategisch umgehen.

Historische Entwicklung

Die industrielle Entwicklung und das Bevölkerungswachstum gegen Ende des 19. Jahrhunderts führten zu Stadterweiterungen über die Stadtgrenzen hinaus (vgl. Prieb 2005, S. 1097). Neben der Ausweitung der Siedlungen in der Fläche, vollzog sich aber auch ein funktionaler Wandel des Umlandes. Im Zuge der Urbanisierungsphase ab Mitte des 19. Jahrhunderts hatte das Umland zunächst die Funktion eines „städtischen Ergänzungsraumes“ (ARL 2007, 22; zit. nach Aring 1999, S. 12). Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurde es als Standort für sperrige Infrastruktur und großflächige Gewerbe- und Versorgungseinrichtungen „entdeckt“, so dass sich eine räumliche Arbeitsteilung zwischen Stadt und Umland ergab (vgl. ARL 2007, S. 22; zit. nach Adam; Blach 1996).

Unterschiede in der Suburbanisierung in West- und Ostdeutschland

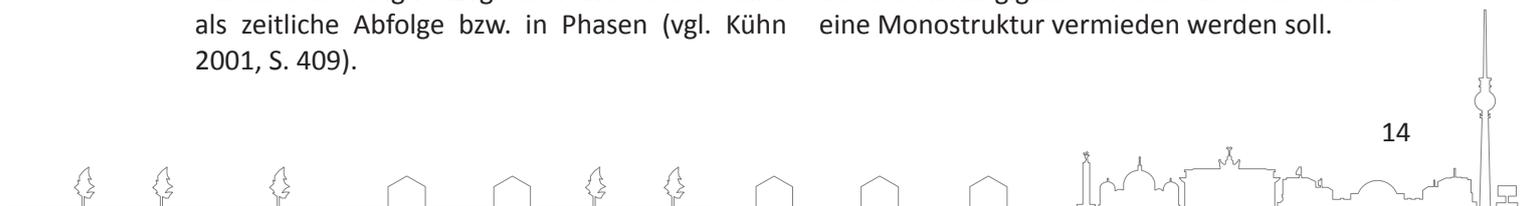
In Westdeutschland kam es zu einer Suburbanisierung der Mittelschichten in vielen deutschen Stadtregionen als Reaktion auf die Industrialisierung (vgl. Kühn 2001, S. 404). Die Suburbanisierung begann mit der Wanderung von Bewohnern aus den Kernstädten in die umliegenden Gemeinden (Wohnsuburbanisierung), erst mit zeitlicher Verzögerung folgten Gewerbe-, großflächige Einzelhandels- und schließlich Freizeiteinrichtungen (vgl. ARL 2007, S. 27; zit. nach Herfert 1998). Die Suburbanisierung vollzog sich in Westdeutschland als zeitliche Abfolge bzw. in Phasen (vgl. Kühn 2001, S. 409).

In Ostdeutschland leiteten gewerbliche Großprojekte den „Prozess der Verstädterung des Umlands“ (ARL 2007, S. 27; zit. nach Einig et al. 1999, S. 33) ein. Den Anfang machte die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsvorhaben, es folgte die Erschließung von Gewerbegebieten auf der „grünen Wiese“. Die Suburbanisierung in Ostdeutschland begann später als in Westdeutschland und war dynamischer. In der ersten Hälfte der 1990er Jahre vollzogen sich die Prozesse der Suburbanisierung des Wohnens, des Einzelhandels und des Gewerbes gleichzeitig, gegen Ende der 1990er Jahre verlor sie dann an Dynamik. (vgl. Kühn 2001, S. 405; zit. nach Burdack; Herfert 1998)

Einzelhandel und Gewerbe entstanden im suburbanen Raum oft nicht durch eine Verlagerung aus den Kernstädten, sondern durch Neugründungen von Betriebsfilialen. Steuerliche Sonderabschreibungen begünstigten die Gewerbeentwicklung im suburbanen Raum. (vgl. Kühn 2001, S. 409.)

Nutzungsmischung

Kommunen außerhalb der Kernstädte haben in den vergangenen Jahrzehnten einzelne Funktionen übernommen (z.B. Gewerbe oder Wohnen) und sich spezialisiert. Heute hat sich das Umland von der Kernstadt emanzipiert, weist eine Funktionsvielfalt und -mischung auf und bildet ein „differenziertes funktionales System“ (Prieb 2005, S. 1099). Das einst hierarchische Verhältnis zwischen Kernstadt und Umland weicht zunehmend einem Netzwerkgebilde (vgl. ARL 2007, S. 22). Neben den Standorten für Wohnen siedeln sich Einzelhandel, Freizeit- und Kultureinrichtungen sowie Gewerbebetriebe im Umland größerer Städte an. Dadurch nimmt die funktionale Abhängigkeit des Umlandes von den Kernstädten ab (vgl. Kühn 2001, S. 407), wobei sich die Wirtschaft weiterhin in den Verdichtungsräumen konzentriert (vgl. ARL 2007, S. 22; zit. nach Lintner 2005). Es kann von einer Urbanisierung des suburbanen Raumes - oder auch „Postsuburbanisierung“ (ARL 2007, S. 22; zit. nach Kling et al. 1991) - gesprochen werden, da das Stadtumland eine städtebauliche Verdichtung, funktionale Anreicherung und Differenzierung erfahren hat (vgl. Kühn 2001, S. 407). Eine Emanzipierung und Nutzungsmischung ist von den peripher gelegenen Kommunen gewollt, da eine Abhängigkeit von den Kernstädten durch eine Monostruktur vermieden werden soll.



Flächenrecycling / Nachnutzung

Das Thema Nachnutzung kann aus verschiedenen Perspektiven betrachtet werden. So gibt es zum einen die Nachnutzung ehemaliger Gewerbe- oder Industrieflächen durch andere Nutzungen und zum anderen die Revitalisierung verschiedener un- oder mindergenutzter Flächen durch eine Ansiedlung von Gewerbe oder Industrie.

Die Folgen der massiven Deindustrialisierung und des sich vollziehenden Strukturwandels im späten 20. Jahrhundert sind in vielen Regionen der Niedergang der ansässigen Industrie sowie ein deutlicher Bevölkerungsrückgang aufgrund von Abwanderung. Aus den demografischen und wirtschaftlichen Schrumpfungsprozessen resultieren ein weit verbreiteter Gebäudeleerstand sowie große Industrie- und Gewerbebrachen, die Nutzungsverlust und Verfall signalisieren und mit einem Negativimage verbunden sind. Neben Industrie- und Gewerbebrachen gibt es weitere Arten von Brachflächen, wie militärische Liegenschaften, ehemalige Bahnflächen und Flächen, die zuvor zur Tier- und Pflanzenproduktion genutzt wurden. (vgl. BBR 2004, S. 2-3; Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr o.J., o.S.)

Für die betroffenen Kommunen können die Brachflächen eine Belastung sein, da insbesondere die Nachnutzung vormals industriell genutzter Flächen aufgrund von Altlasten häufig mit hohen Aufbereitungskosten verbunden ist. Vor allem Gemeinden in strukturschwachen (peripheren) Regionen können die dazu nötigen finanziellen Mittel oft nicht aufbringen. (vgl. Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr o.J., o.S.) Ehemalige Gewerbe- und Industriestandorte und andere Brachflächen stellen zeitgleich aber auch ein großes Potenzial für die Regionalentwicklung dar, je nach Lage, Erschließung und Infrastruktur. Anders als in Ballungsräumen, in denen Flächenmangel und demnach eine große Nachfrage nach Brachflächen besteht, ist in weniger dicht besiedelten Räumen die Nachfrage nach diesen eher gering. Dadurch ergibt sich eine große Bandbreite an Nachnutzungsmöglichkeiten. (vgl. BBR 2004, S. 2.) Diese lassen sich in drei Hauptstrategien unterteilen: Aktivieren, Konservieren und Renaturieren. Eine Aktivierung von Brachflächen lohnt sich, wenn diese sich aufgrund ihrer Lage, Erschließung sowie Infrastruktur für eine Wiedernutzung eignen und in Regionen, die Wachstumstendenzen aufweisen, verortet sind. So können beispielsweise Industriebrachen durch Gewerbe oder

andere Nutzungen, wie Wohnen, Freizeit, Kultur oder Forschung nachgenutzt werden. Weiterhin können z.B. ehemalige Flughäfen als Standort für Gewerbe oder „grüne Industrie“ als Energie- und Umweltpark mit Photovoltaik-, Abfallverwertungs- und Biogasanlagen entwickelt werden. Bei der Wiedernutzung können auch bestehende Gebäude für gewerbliche Zwecke oder als Büro- oder Wohngebäude verwendet werden, solange eine solche Nutzung im Bebauungsplan vorgesehen ist. Eine Inwertsetzung der Flächen erfordert die Vernetzung vieler Akteure sowie die Planung, Vermarktung, Steuerung und Finanzierung des Vorhabens. Eine Konservierung von Brachflächen mit großem Entwicklungspotenzial eignet sich als Strategie, um geeignete Flächen für zukünftige Nutzungen zu sichern. Sind die Flächen für eine Revitalisierung aufgrund geringer Flächennachfrage uninteressant, bietet sich eine Renaturierung der Areale an. Dabei werden, je nach Ausgangslage, die Brachflächen entsiedelt und Gebäude abgerissen. Die Flächenentwicklung kann auf eine Nutzung als Freifläche abzielen oder die Flächen werden der natürlichen Sukzession überlassen. (vgl. BBR 2004, S. 9-10.)

Die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben kann Impulse für die weitere Entwicklung geben und die regionale Wirtschaft ankurbeln. Das Flächenrecycling, also die Wiedereingliederung von Brachflächen in den Wirtschafts- und Naturkreislauf, ist bezüglich der Innenentwicklung, des Umweltschutzes, der Vermeidung von Flächenneuversiegelungen und der Zersiedelung ein wichtiges Thema. Auch unter dem Gesichtspunkt, dass die Peripherie traditionell der Naherholung dient, wird dem Natur- und Landschaftsschutz hier eine besondere Bedeutung beigemessen. (vgl. Roch 2004, S. 672-673; BBR 2004, S. 2) Eine aktive Wiedernutzung, sei es gewerblich, industriell oder durch Freizeit, Kultur oder Forschung, kann sich weiterhin durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze und erhöhter Steuereinnahmen positiv auf die betreffenden Kommunen auswirken und ihnen eine Entwicklungsperspektive für die Zukunft geben.

Die Peripherie als Gewerbe- und Industriestandort

Vorteile für Unternehmen

Viele Standorte in der Peripherie zeichnen sich durch eine hohe Qualität und Eignung der zur Verfügung stehenden Flächen für die gewerbliche bzw. industrielle Nutzung aus. So besteht zumeist



eine sehr gute verkehrliche Anbindung (Autobahn, überregionale Fernstraßen, Eisenbahnanschluss, teilweise Flughafen), die dazu beiträgt, dass die Distanz zur Kernstadt schnell überbrückbar ist. Des Weiteren be- und entstehen bei den peripheren Standorten weniger Konflikte mit anderen Nutzungen, da es sich oftmals um klar abgegrenzte Gebiete handelt, die zudem teilweise in exponierter Lage, also abseits des restlichen Siedlungsbereiches, liegen. (vgl. Wuschansky; König 2011, S. 10-12; Danielzyk 2007, S. 4.)

Generell kann Gemeinden (vor allem, aber nicht nur) im peripheren Raum aufgrund der Bedeutung jedes einzelnen Betriebes für die wirtschaftsstrukturelle Entwicklung ein großes Ansiedlungsinteresse in Bezug auf neue oder sich vergrößernde Gewerbe- und Industriebetriebe unterstellt werden. Dadurch ergibt sich für interessierte Unternehmen eine gute Verhandlungsbasis. Vor allem größere und im Hinblick auf konkrete Standortentscheidungen relativ flexible Unternehmen können Gemeinden mit Ansiedlungsinteresse gegenüber sehr bestimmt auftreten und oftmals eine Vielzahl von Forderungen (beispielsweise im Hinblick auf bestimmte Erschließungswünsche oder planungsrechtliche Festlegungen) durchsetzen. Zudem besteht die Gefahr, dass verschiedene, nicht miteinander kooperierende Gemeinden gegeneinander ausgespielt werden. (vgl. Brückner; Bode; Lüke 2007, S. 39-40.)

Gemeinden in der Peripherie vermarkten oftmals bereits erschlossene, baureife Grundstücke. Dadurch können Unternehmen bei Ansiedlungs- oder auch Expansionsinteresse sehr schnell tätig werden. Zudem sind die Bodenpreise in peripheren Regionen in der Regel wesentlich günstiger als in der Kernstadt. Teilweise versuchen Gemeinden hier durch verschiedene Instrumente sogar weiter preissenkend einzugreifen. Und auch das Lohn- und Gehaltsniveau in peripheren Regionen liegt in der Regel niedriger als das in den Kernstädten. Vor allem bei arbeitsintensiven Arbeitsprozessen ist dies ein entscheidender Faktor.

Gemeinden können die Hebesätze der Gewerbe- und Grundsteuern selbst festlegen. Das diesbezügliche Steueraufkommen zählt in einem nicht unerheblichen Umfang zu den finanziellen Belastungen eines Unternehmens. Die Unterschiede bei den Gewerbesteuerhebesätzen sind mittlerweile so groß, dass diese steuerlichen Aspekte zunehmend bei der (zumindest nationalen) Standortwahl berücksichtigt werden.

Zur Übersicht die Hebesätze der Gewerbesteuer

und Grundsteuer B in der Planungsregion, Brandenburg und Berlin:

Gewerbesteuerhebesätze		Grundsteuer B-Hebesätze	
Ø Brandenburg:	371 %	Ø Brandenburg:	418 %
Erkner:	300%	Erkner:	400%
Rüdersdorf:	300%	Rüdersdorf:	365%
Schöneiche:	320%	Schöneiche:	440%
Woltersdorf:	300%	Woltersdorf:	400%
Ø Planungsregion:	305%	Ø Planungsregion:	401,25%
Berlin:	410%	Berlin:	810%

Werte für Brandenburg stellen den gewogenen Durchschnitt für Gemeinden über 20.000 EW dar

Quelle: DIHK 2013, S. 2-3.

Vorteile für Standortgemeinden

Durch die Nähe zu Verkehrsinfrastrukturen und die oftmals vom weiteren Siedlungszusammenhang separierte Lage der Gewerbe- und Industrie Flächen kommen die Flächen für alternative bauliche Nutzungen eher weniger in Frage bzw. sind nur sehr schwer vermarktbar. Zudem existieren bei der Nutzung als Industrie- oder Gewerbestandort nur wenige Nutzungskonflikte und für die meisten Eigentümer der Flächen (sofern diese nicht im Besitz der Kommune sind) bedeutet die Vermarktung einen hohen Wertzuwachs, wodurch die Partnerschaft im Rahmen der Standortentwicklung zwischen Eigentümer und Standortgemeinde zumeist gut funktioniert. (vgl. Land Salzburg 2001, S. 7-10.)

Des Weiteren entstehen viele Gewerbe- und Industriegebiete oftmals direkt an Gemeindegrenzen (und wo vorhanden damit auch an der Landesgrenze). Dadurch wird einerseits versucht einen Teil der negativen Folgewirkungen (Verkehr, Luftverschmutzung etc.) auf Nachbargemeinden abzuwälzen und zudem Potenziale in Nachbarkommunen mitabzuschöpfen.

Die Gewerbe- und zum Teil auch die Grundsteuer stellen einen sehr bedeutenden Einnahmefaktor für die deutschen Kommunen dar. Generell haben Gemeinden nur sehr beschränkte Einflussmöglichkeiten auf die Einnahmenseite des Gemeindehaushalts, weshalb die Ansiedlung von Gewerbe und Industrie oftmals als eine wichtige Stütze bei der Haushaltskonsolidierung gesehen wird. Neben den damit verbundenen Steuernehreinnahmen werden auch die damit verbundenen Sekundäreffekte, wie mehr Arbeitsplätze und dadurch z.T. auch mehr Einwohner, gesehen. Durch eine Steigerung der Einwohnerzahl lässt sich, wenn auch in der Regel nur stark zeitversetzt, der kommunale Finanzausgleich zu Gunsten der Gemeinde beeinflussen. (vgl. ARL 2007, S. 24-25.)



Nachteile der Peripherie als Standort

Durch die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben im peripheren Raum ergibt sich oft ein hohes Verkehrsaufkommen durch Pendler- sowie Zulieferer- und Auslieferungsverkehr (vgl. ARL 2007, S. 22). Dadurch können Einschränkungen der Lebensqualität resultieren und Auswirkungen auf den Naturhaushalt und weitere ökologische Folgewirkungen auftreten. Dazu trägt auch die Flächenneuanspruchnahme bei. Diese führt zudem dazu, dass sich der Anteil an land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen verringert, was den Planungsgrundsätzen, u.a. der Bodenschutzklausel, widerspricht.

Des Weiteren entsteht durch die Verlagerung der ökonomischen Aktivitäten ins Umland ein Ungleichgewicht zwischen Kernstadt und Peripherie in Bezug auf (Steuer-)Einnahmen und Leistungserbringung mit Folgen für die kommunalen Haushalte: Gewerbesteuererinnahmen im Umland nehmen zu und in der Kernstadt ab, wobei das Level der Leistungserbringung (bezogen auf verschiedenste Infrastrukturen und Dienstleistungen) in der Kernstadt gleich bleibt. Verstärkt durch Bevölkerungssuburbanisierung kann also eine „Schwächung der Kernstadt“ (ARL 2007, S. 32; zit. nach Breckner 1998, S. 45) erfolgen. (vgl. ARL 2007, S. 32.)

Interkommunale Gewerbe- und Industriegebiete

Unter der Begrifflichkeit der interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiete wird die gemeinsame Planung, Entwicklung und Vermarktung von Gewerbeflächen durch zwei oder mehr Kommunen verstanden. Dabei liegt das primäre Ziel in der Bereitstellung hochwertiger Flächen. Dies ist notwendig, da die Standortanforderungen in der heutigen globalisierten Wirtschaft immer differenzierter und höherwertiger werden und zugleich die Nachfrage nach hochwertigen Gewerbeflächen mit optimalen Standorteigenschaften wächst. (vgl. Wuschansky; König 2011, S. 9.)

Interkommunale Kooperationen können im Rahmen der Gewerbe- und Industriegebietenentwicklung als win-win-win-Situation gesehen werden, da sowohl die beteiligten Gemeinden, als auch Unternehmen, die sich an entsprechend entwickelten Standorten ansiedeln, profitieren und zudem eine Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme und dadurch weniger negative Beeinflussung des Naturraums erfolgt.

Für die an der Kooperation beteiligten Gemeinden entfällt der teilweise ruinöse Konkurrenz-

kampf um die Ansiedlung von Betrieben. Zudem kann eine Bündelung von finanziellen, aber auch personellen Ressourcen erfolgen. Dadurch können bei einem effektiveren Einsatz öffentlicher Mittel gleichzeitig bessere Auslastungen öffentlicher Infrastruktureinrichtungen bewirkt werden. Dadurch kommt es zur Entlastung öffentlicher Haushalte (teilweise) bei Generierung zusätzlicher Einnahmen und weiterer Sekundäreffekte.

Durch die Identifizierung und ausschließliche Vermarktung der best-geeigneten Fläche(n) auf dem Gebiet mehrerer Gemeinden profitieren einerseits wiederum die Gemeinden, da Fehl- und Mindernutzungen in verstreut liegenden und in Konkurrenz zueinander vermarkteten Betriebsgebieten vermieden werden. Dadurch wird des Weiteren auch die Flächenneuanspruchnahme reduziert, wovon wiederum der Naturhaushalt, aber auch die vor Ort aktiven land- und forstwirtschaftlichen Betriebe profitieren. (vgl. Danielzyk 2007, S. 4.)

Für Unternehmen ist es zudem sehr attraktiv sich in interkommunal entwickelten und betriebenen Gebieten anzusiedeln. Zum einen bietet das Gebiet die besten Standortfaktoren der gesamten Region, zum anderen können sich durch die konzentrierte Ansiedlung viel eher Synergien und Kooperationen zwischen Unternehmen ergeben.

Beispiel Berlin-Brandenburg

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg weist eine hohe Dichte im zentralen urbanen Raum auf, einen suburbanisierten Zwischenraum und eine extrem ausgedünnte Peripherie. Die Region hat sich in den letzten Jahrzehnten stark transformiert und aufgrund der Hauptstadtfunktion positiv entwickelt. Die massive Deindustrialisierung führte zum Verlust von mehr als 100.000 Industriearbeitsplätzen seit 1993. (vgl. Hesse 2010, S. 75.)

Anfang der 1990er Jahre vollzog sich eine massive Suburbanisierung des großflächigen Einzelhandels „auf die grüne Wiese“ und es entstanden neue „Gewerbeparks“. Beide Nutzungen suchten Standorte vorrangig an den großen Ausfallstraßen und deren Schnittpunkten mit dem Autobahn-Außenring. (vgl. Bluth 2004, S. 94.) Suburbanisierungstendenzen sind vor allem im Süden Berlin-Brandenburgs zu finden. Es sind aber eher einzelne „Speckwürfel“ als ein dichter besiedelter Raum umlaufender „Speckgürtel“ mit Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum bzw. Unternehmensansiedlungen zu finden. Es sind also eher punktuelle Bereiche in der Peripherie, die



besiedelt sowie gewerblich oder industriell genutzt werden. Weite Flächen sind weiterhin dünn besiedelt. (vgl. Hesse 2010, S. 76.)

Quellenverzeichnis

ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (2007): *Stadt-Umland-Prozesse und interkommunale Zusammenarbeit. Stand und Perspektiven der Forschung.*

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (o.J.): *Bauen und Wohnen. Städtebauförderung. Förderschwerpunkte. Gewerbebrachen.* URL: <https://www.stmi.bayern.de/buw/staedtebaufoerderung/foerderschwerpunkte/gewerbebrachen/index.php> (24.02.2014).

Bluth, Friedrich (2004): *Stadt – Umland – Wanderung im Raum Berlin.* In: *Berliner Statistik: Statistische Monatschrift*, Jg. 58, H. 3, 2004, S. 94-99.

Brückner, Christof/ Bode, Till/ Lüke, Carolin (2007): *Gewerbeflächenentwicklung – ökologisch verträglich und zukunftsorientiert.* In: *ILS NRW – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.). Dortmund (ILS-Schrift 205).*

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2004): *Flächenrecycling in suburbanen Räumen. Akteursorientierte Handlungsstrategien und Arbeitshilfen.* URL: http://www.raumplanung.tu-dortmund.de/srp/cms/Medienpool/Downloads/Broschueren/Image_Broschuere_Flaechenrecycling_klein.pdf (24.02.2014).

Danielzyk, Rainer (2007): *Interkommunale Gewerbegebiete in Deutschland. Vortrag vor dem Trägerkreis „Allianz für die Fläche“ am 15. Mai 2007 im Interkommunalen Grafschafter Gewerbepark Genend.* URL: <http://www.allianz-fuer-die-flaeche.de/objectfiles/object/Traegerkreis04/IGIB-BRD-2007-Vortrag-Danielzyk-15-5-2007.pdf> (14.02.2014).

DIHK – Deutscher Industrie- und Handelskammertag (2013): *Ergebnisse der DIHK-Hebesatzumfrage 2013.* URL: <http://www.erfurt.ihk.de/linkableblob/efihk24/produktmarken/recht/downloads/2486474/.3./data.pdf;jsessionid=07D628DDBE320EC75750329E42FC8D49.repl1> (14.02.2014).

Hesse, Markus (2010): *Metropolitane Peripherien in Deutschland: Ein empirischer Überblick.* In: *disP*, Bd. 46 (2010), H. 181, S. 69-79.

Kühn, Manfred (2001): *Regionalisierung der Städte. Eine Analyse von Stadt-Umland-Diskursen räumlicher*

Forschung und Planung. In: *Raumplanung und Raumordnung*, 5-6/2001, S. 402-411.

Land Salzburg (2001): *Kooperation von Gemeinden zur Entwicklung von Wirtschaftsstandorten. Kurzfassung und Kooperationsbeispiele.* URL: https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/landesentwicklung/raumordnung/downloads/Fachliche_Grundlagen/kooperation-kurz.pdf (14.02.2014).

Priebs, Axel (2005): *Stadt-Umland-Problematik.* In: *Akademie für Raumforschung und Landesplanung Hrsrg.): Handwörterbuch der Raumordnung*, 4. Aufl., Hannover 2005, S. 1096-1103.

Roch, Philippe (2004): *Neues Leben für alte Industrieareale.* In: *Géomatique Suisse* 11/2004. S. 672-673. URL: http://www.geomatik.ch/fileadmin/redaktion/download/2004/Fach/FA_11_2004_4.pdf (24.02.2014).

Wuschansky, Bernd / König, Kristina (2006): *Interkommunale Gewerbegebiete in Deutschland. Grundlagen und Empfehlungen zur Planung, Förderung, Finanzierung, Organisation, Vermarktung – 146 Projektbeschreibungen und abgeleitet Erkenntnisse (= ILS NRW Schriften 200).*



3.2.4 Landschaft und Renaturierung (Franka Herold, Karsten Nagel)

Die Entwicklung der Landschaft ist in der Peripherie von Metropolen eine wichtige Aufgabe. Im Vergleich zum dichten städtischen Raum ist der Anteil von Freiräumen in der Peripherie deutlich höher. Diese Räume übernehmen wichtige Funktionen für die Metropole. Zum einen geht es um klimatische Funktionen, zum anderen auch um die Erholungsfunktion für die Bevölkerung. Eine kontrollierte Entwicklung dieser Räume ist somit von entscheidender Bedeutung.

Rechtliche Grundlagen zur Entwicklung der Landschaft

Die Basis zur Entwicklung der Landschaft bilden in der Bundesrepublik Deutschland das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie die einzelnen Landesnaturschutzgesetze. Im §10 BNatSchG wird als Plangrundlage zur Entwicklung der Landschaft unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten das Landschaftsprogramm festgeschrieben. Dieses Programm wird auf Ebene eines Bundeslandes erstellt und dient dazu, den jeweiligen Naturschutzbehörden Handlungsvorgaben zu geben.

Das Landschaftsprogramm besteht aus einem Planteil und einem programmatischen Teil und ist, da es für ein ganzes Bundesland erstellt wird, sehr großräumig ausgelegt. In Tabelle 1 sind die naturschutzfachlichen Pläne auf den unterschiedlichen Planungsebenen, sowie die dazugehörigen Pläne der Raumordnung dargestellt. Die einzelnen Pläne der Landschaftsplanung sind in die jeweiligen Fachpläne der Raumordnung zu integrieren, gleichzeitig gilt es bei der Erstellung der verschiedenen Pläne der Landschaftsplanung, die Anforderungen der jeweiligen Raumordnungspläne zu berücksichtigen.

Die gesamte Peripherie Berlins wird im Landschaftsprogramm von Brandenburg schraffiert dargestellt und als Handlungsschwerpunkt „Entwicklung der Freiräume im Berliner Umland“ festgeschrieben (siehe Abb. 1).

Im programmatischen Teil des Landschaftsprogramms Brandenburg heißt es:

„Das Ziel im Berliner Umland ist der Erhalt wertvoller Kulturlandschaften in unmittelbarer Nachbarschaft zur Metropole Berlin sowie vor allem die Entwicklung von solchen Freiraumfunktionen, denen im engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin besondere Bedeutung zukommt. Große zusammenhängende, nicht zersiedelte Landschaftsräume gliedern das vorrangig am radialen Schienennetz konzentrierte Siedlungssystem. Die hierbei erreichbaren landschaftlichen Qualitäten werden künftig einen wichtigen Standortvorteil der Region Brandenburg-Berlin bilden.“

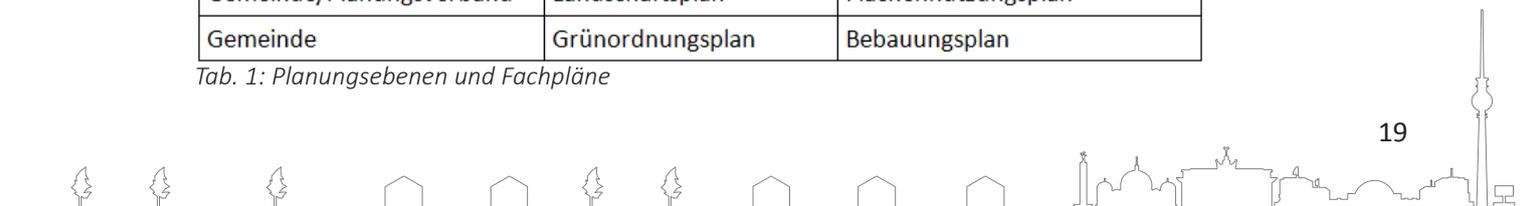
Zur Entwicklung von Flächen im Berliner Umland bzw. zur Finanzierung der Entwicklung können die Kompensationsmaßnahmen der Landschaftsplanung eingesetzt werden. Diese Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in den §§14 & 15 BNatSchG festgeschrieben und dienen der Kompensation von bei Bauprojekten ge- oder zerstörten Schutzgütern. Als wichtiges Mittel zur übergeordneten Planung und großflächigen Umsetzung von solchen Kompensationsmaßnahmen können Flächenpools und Ökokonten dienen (§16 BNatSchG „Bevorratung von Kompensationsmaßnahmen“). Hierbei handelt es sich um Instrumente bei denen die Mittel von verschiedenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gebündelt werden um ein größeres Projekt umzusetzen, bzw. können auch Maßnahmen vorbeugend umgesetzt werden und anschließend monetär abgegolten werden. So hatte ein Auftraggeber nicht direkt mit der Umsetzung der Kompensationsmaßnahme zu tun, aber übernimmt deren Kosten im Nachhinein, zumindest anteilig. Im Folgenden werden einige Beispiele aus der Peripherie Berlins vorgestellt.

Naturpark Barnim

Der Naturpark Barnim ist ein länderübergreifendes Großschutzgebiet im Nordosten Berlins und im angrenzenden Brandenburg. Der Naturpark wurde 1999 gegründet. Naturparke sind laut §27 BNatSchG „einheitlich zu entwickelnde und zu pflegende Gebiete, die großräumig sind“. Sie müs-

Planungsebene	Landschaftsplanung	Raumordnung
Bundesland	Landschaftsprogramm	Landesentwicklungsprogramm
Regierungsbezirk/ Regionalverband	Landschaftsrahmenplan	Regionalplan
Gemeinde/Planungsverband	Landschaftsplan	Flächennutzungsplan
Gemeinde	Grünordnungsplan	Bebauungsplan

Tab. 1: Planungsebenen und Fachpläne



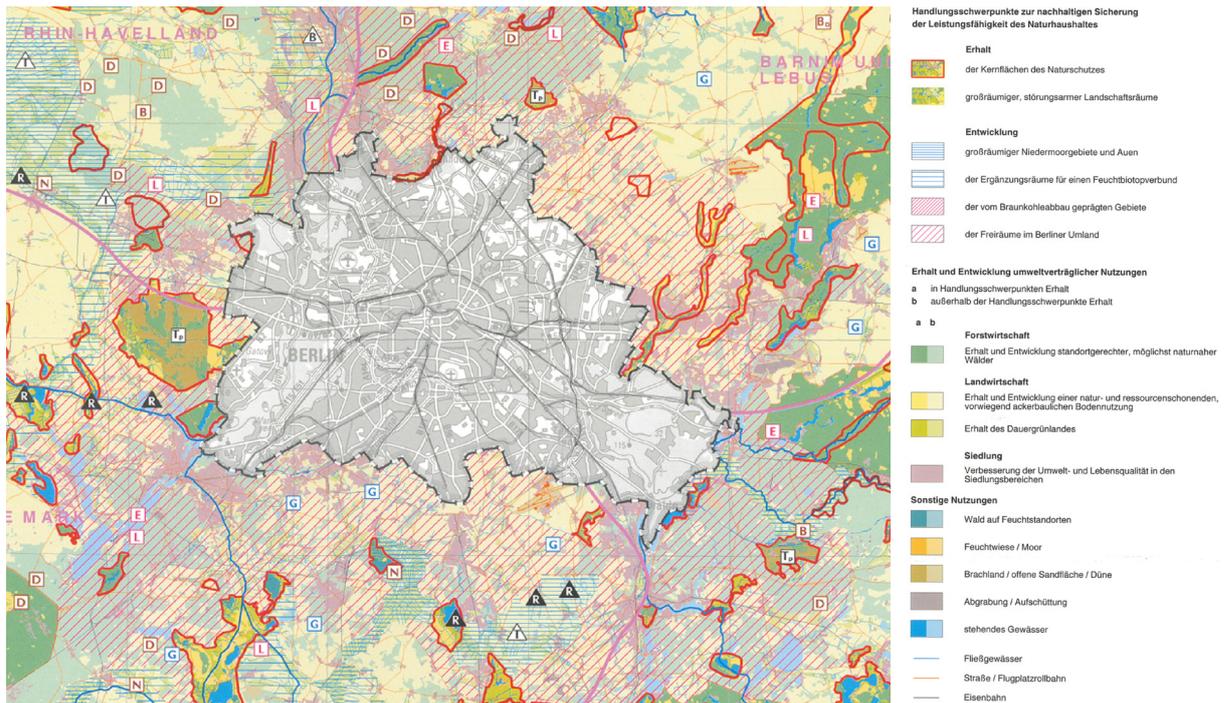


Abb. 1: Landschaftsprogramm Brandenburg (Ausschnitt: Peripherie Berlins)

sen auf überwiegender Fläche aus ausgewiesenen Naturschutzgebieten oder Landschaftsschutzgebieten bestehen.

Der Ansatz bei Naturparken ist der Schutz durch Nutzung: es gilt den durch vielfältige Nutzung geprägten Charakter der Kulturlandschaft zu erhalten.

Parklandschaft Barnim/Renaturierung der Rieselfelder Falkenberg

Die Parklandschaft Barnim liegt auch im Grenzgebiet von Berlin und Brandenburg in den Berliner Ortsteilen Falkenberg und Wartenberg. Mit der Entstehung von Großwohnsiedlungen in diesen Ortsteilen wurden die landwirtschaftlichen Flächen in der Umgebung für die Bevölkerung als Naherholungsgebiet genutzt. Diesem Verhalten der Menschen wurde durch die Verwaltung in den 90er Jahren Rechnung getragen, indem die Flächen zu einer Parklandschaft entwickelt wurde. (vgl. Bezirksamt Lichtenberg von Berlin 2013, online) Die Wege zwischen den Feldern wurden als Rad- und Spazierwege ausgebaut und die ehemaligen Rieselfelder zur Renaturierung freigegeben. Es findet eine Beweidung mit Hochlandrindern, Heckrindern und Liebenthaler Pferden statt. Die Wasserstandsschwankungen auf den Flächen bewirken eine sehr abwechslungsreiche Flora, was sowohl aus Sicht des Naturschutzes als auch der Erholungssuchenden zu begrüßen ist. (vgl. Rebele 2012, online.)

Renaturierung der Panke

Die Panke ist ein Fließgewässer, welches in der Nähe von Bernau entspringt und in der Nähe des Berliner Hauptbahnhofs in die Spree mündet. Durch die Nutzung großer Flächen im Berliner Umland als Rieselfelder war die Panke lange Zeit stark mit Abwässern belastet und daher im Berliner Volksmund als „Stinkepanke“ verschrien. Zusätzlich war sie wasserbaulich stark überformt, die Ufer sind stark verbaut und teilweise ist die Panke auch kanalisiert, was zu Überschwemmungen bei Starkregenereignissen führt. Aus diesem Grund wurde seit 2007 länderübergreifend an der Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes zur Renaturierung der Panke gearbeitet, welches sich aktuell in der Umsetzung befindet. Dieses sieht an geeigneten Stellen die Wiederherstellung eines naturnahen Flussverlaufs vor, welcher auch die Möglichkeiten bieten soll, bei hohem Wasserstand planvoll über die Ufer zu treten. Da eine naturnahe Gewässermorphologie der beste Weg ist, eine gute Wasserqualität zu erreichen, dient die Renaturierung nicht nur dem Hochwasserschutz sondern auch der Verbesserung der Wasserqualität. Ob diese Maßnahmen ausreichen um die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie der EU einzuhalten, wird erst nach der vollständigen Umsetzung der Maßnahmen evaluiert werden können. (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2012, online.)

Kalksteinbruch Rüdersdorf

Seit dem 13. Jahrhundert wird in Rüdersdorf Kalkstein an der Stelle des heutigen Tagebaus, welcher aus zwei ursprünglichen Stätten zusammengelegt wurde, abgebaut und heute noch für die Herstellung von Zement genutzt. Diese Situation ist in Brandenburg einmalig, da der Kalk nur durch ein Salzvorkommen an die Oberfläche treten kann und sich sonst in einer Tiefe von 1.000 bis 2.000 Metern befindet. Die Fläche des Tagebaus nimmt eine Länge von vier Kilometern und eine Breite von einem Kilometer ein und stellt damit einen markanten Eingriff in die Landschaft dar. (Gerstenberg und Roland 2013, online.)

Die umliegende Landschaft ist vom Tagebau geprägt: In direkter Nähe befinden sich Anlagen zur Kalk-Aufbereitung, ein Museumspark und weitere Industriebauten. Auch die Natur wird durch das Abtragen der Erdmassen und dem damit verbundenen Absinken des Grundwassers beeinflusst.

Wie lange der Tagebau Rüdersdorf in seiner jetzigen Form noch existiert, ist noch nicht genau abzusehen. Nach der Nutzung zum Abbau von Materialien wie Kohle, Kalk oder ähnlichem werden Tagebauflächen in Deutschland wieder rekultiviert. Ein Beispiel dafür ist das Leipziger Neuseenland, welches aus einer ehemaligen Braunkohleabbaufläche geschaffen wurde und so eine Wiederbesiedlung der ansässigen Flora und Fauna ermöglichte. (Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH 2013, online)

Gerstenberg, Andreas; Noack, Roland (2013): *Der Kalksteinbruch von Rüdersdorf bei Berlin*. Online verfügbar unter: <http://www.mineralienatlas.de/lexikon/index.php/Deutschland/Brandenburg/R%C3%BCdersdorf/Kalksteinbruch>. Zugriff am 08.11.2013

Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH: *Ökologie und forstliche Rekultivierung*. Online verfügbar unter: <http://www.lmbv.de/index.php/oekologie-rekultivierung.html>. Zugriff am 08.11.2013

Abbildungsverzeichnis:

Tabelle 1: Eigene Darstellung

Abbildung 1: Ausschnitt aus dem Landschaftsprogramm Brandenburg

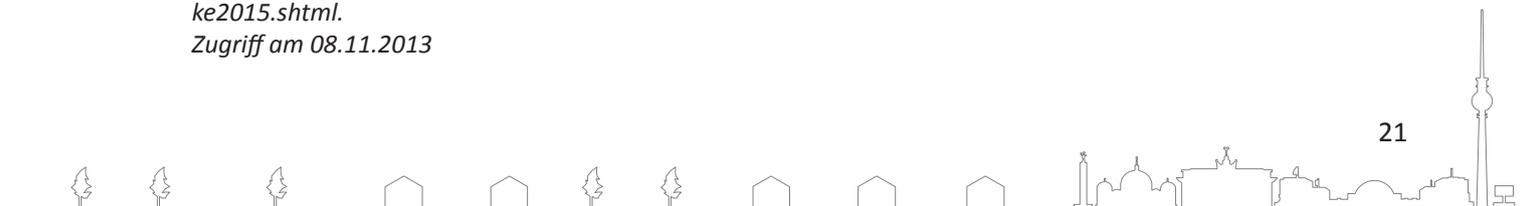
Quellenverzeichnis

Bezirksamt Lichtenberg von Berlin: *Parklandschaft Barnim*. Online verfügbar unter: <http://www.berlin.de/ba-lichtenberg/freizeit/gruen/gruen024.html>. Zugriff am 07.11.2013

Bundesnaturschutzgesetz (Gesetz vom 06.06.2013)

Rebele, Franz (2012): *Renaturierung urbaner Landschaften*. Online verfügbar unter: <http://www.bfn.de/fileadmin/MDB/documents/ina/vortraege/2012/2012-Sommerakademie-Rebele.pdf>. Zugriff am 07.11.2013

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: *Wasser und Geologie – Maßnahmen Panke 2015*. Online verfügbar unter: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/wasser/eg-wrrl/de/inberlin/panke2015.shtml>. Zugriff am 08.11.2013



3.2.5 Mobilität (Annika Vanck, Demet Yasar)

Hinführung Mobilität im peripheren Raum

Die Mobilität beschreibt die Fähigkeit und Bereitschaft von Personen zum Ortswechsel. Zu unterschiedlichen Zeiten findet neben Berufs-, Einkaufs-, Ausbildungs- auch Freizeitverkehr statt. Neben der personenbezogenen Mobilität in peripheren Räumen, gibt es ebenfalls eine güter- und dienstleistungsbezogene Mobilität. Diese dient zum einen dem Verkehr zwischen Gewerbe und Unternehmen, zum anderen zur Versorgung der Bevölkerung. Gute Mobilitätsmöglichkeiten steigern die Lebensqualität der Menschen, können aber gleichzeitig einen Verlust dieser bedeuten, denn zuviel Mobilität bzw. Verkehr kann die Lebensqualität auch herabsetzen. Trotzdem gilt eine gute Infrastruktur als „Errungenschaft“ heutiger Zeit, besonders in peripheren Randgebieten. Denn befindet sich ein Bereich, in dem Alltagsmobilität gebündelt wird und zugleich einen Verflechtungsraum für den Verkehr von Personen und Wirtschaft darstellt. (ARL (1998): S.105 ff.)

Leitbilder kompakt Stadt, dezentrale Konzentration und Dezentralisation

Kompakte Stadt

Bei diesem Leitbild wird eine nahräumliche Orientierung der Bewohner angestrebt, dies soll über die Umsetzung hoher baulicher Dichte und einer funktionalen Mischung erreicht werden. Außerdem soll die Aufenthaltsqualität der Bewohner auf der Ebene eines Stadtquartiers (auch im suburbanen Raum) gesteigert werden.

Die Umsetzung dieses raumplanerischen Leitbilds soll dazu führen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und die Bevölkerung den Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) verstärkt nutzen zu lassen.

Dezentrale Konzentration

Auf regionaler Ebene sollen durch dieses Leitbild Zentren im Umland zur Stärkung der Kernstadt entwickelt werden. Die Suburbanisierungsprozesse sollen ebenfalls in verkehrlicher Hinsicht effizienter gestaltet werden. Übergeordnetes Ziel ist es, die Distanzen im peripheren Raum zu reduzieren, den Verkehr zu bündeln und attraktive Angebote für den ÖPNV zu entwickeln. Dies soll dabei helfen, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Menschen, Arbeit, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten innerhalb dieser Orte zu schaffen und gleichzeitig ein verkehrsparsames Alltagsverhalten zu ermöglichen. Die Siedlungsentwicklungen einer Region (im Beispiel Berlin) sollen laut diesem Leitbild auf

mehrere Zentren, sogenannte Entlastungsorte, gesteuert werden. Dabei muss auf eine starke Funktionsmischung innerhalb dieser, sowie eine gute Anbindung an den ÖPNV, geachtet werden. Die Kritik heute ist, dass der periphere Raum heute zunehmend als eigenständiger, gleichwertiger Teilraum neben der Kernstadt gesehen wird. Des Weiteren gilt das Leitbild der dezentralen Konzentration auch heute noch als relativ diffus, aufgrund der unzureichenden Hinweise zur räumlichen Implementierung (Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen).

Dezentralisation

In den vergangenen Jahren zeigte sich eine Dezentralisation urbaner Funktionen. Diese Entwicklung wurde dadurch verstärkt in den raumplanerischen Leitbilddiskurs eingebracht. Bei dieser Form der Siedlungskonzentrationen im peripheren Raum wird oftmals der Begriff „Zwischenstadt“ verwendet. Die Bevölkerung dieser Räume ist über ein Netzwerk ökonomischer Funktionen und Einrichtungen verteilt. Die Städte verschmelzen dadurch zunehmend mit ihrem Umland. Die Grenzen, wann die Stadt aufhört und der periphere Raum beginnt, verschwimmen dadurch mehr und mehr. Einhergehend mit einer Forderung der Verknüpfung zwischen Wohngebieten, Gewerbestandorten, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen soll dadurch ebenfalls eine Verkehrsminimierung erreicht werden. Eine Überlastung der Verkehrssysteme kann durch das hohe Maß der räumlichen Verteilung vermieden werden. Aber auch hier findet sich die Kritik, dass es nicht sicher ist, ob das Leitbild der Dezentralisation der Siedlungsstruktur im Vergleich zu einer kompakteren Struktur, wie sie in den Leitbildern der dezentralen Konzentration oder der kompakten Stadt zu finden sind, wirklich zu einer verkehrlichen Entlastung oder doch nur zu einer Umverteilung des Verkehrs führen wird. (Leibniz Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (2005): S.33-51.)

Situation peripherer Raum Berlins

Die Entwicklung der Mobilität des peripheren Raums um Berlin gilt es hinsichtlich Ost und West zu unterscheiden. Nach dem Mauerfall wurde deutlich, dass gerade der Westteil wesentlich stärker Bus- und U-Bahnlinien ausgebaut hatte, wohingegen der Osten sich vor allem auf den Ausbau der S-Bahn- und Tramlinien konzentrierte. Aus diesem Grund mussten gerade die S-Bahnlinien (hier vor allem die Ringbahn und ihre Ausläufer) im



Westen neu ausgebaut werden. Die Zerstörungen durch den Krieg wurden nie behoben, weshalb die Reparaturarbeiten der S-Bahnlinien rund um den Berliner Westen viel Geld und Zeit in Anspruch genommen haben und der Ausbau bis heute noch nicht vollständig abgeschlossen ist. Trotzdem bildet die S-Bahn heute bereits das Grundgerüst zur Verbindung in den peripheren Raum Berlins. Doch aufgrund der sehr kurzen Entwicklungsphase des peripheren Raums (besonders im Vergleich zu anderen westdeutschen Städten) konnte keine feinmaschige Erschließungsstruktur wachsen. Das einsetzende erhöhte Verkehrsaufkommen mit Beginn der Suburbanisierung und die veränderten Verflechtungsbeziehungen durch den Mauerfall konnten nicht vollständig aufgefangen werden. Somit sind die Verbindungen zwischen den peripheren Räumen Berlins eher schwach ausgebildet, Ausnahme bildet hier nur der Autobahnring. Die vorhandenen Bus- und Tramlinien fungieren primär als Zubringer zu den S-Bahnen, welche die Bewohner aufgrund sehr guter Taktungen schnell ins Zentrum Berlins befördern. Der periphere Raum im Osten von Berlin ist gekennzeichnet durch eine Bündelung von Hauptverbindungsstraßen, die radial auf den Berliner Zentrumsbereich zulaufen. (Leibniz Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (2005).)

Gemeinsame Strategie Berlin/Brandenburg

Das gemeinsame Konzept der Länder Berlin und Brandenburg die „Gemeinsame Strategie Berlin/Brandenburg“ ist ein Instrument zur Planung und Entwicklung des Raums und zur Regelung von Nutzungskonflikten. Die Verkehrsentwicklungsplanung der Länder setzte bereits Anfang der 1990er Jahre ein. Die Herausforderung damals wie heute war es, das Zusammenwachsen und die Attraktivität der Region zu fördern und ein sozial gerechtes Angebot zu schaffen. Dabei sollte nicht nur der Individualverkehr sondern vor allem der ÖPNV berücksichtigt werden. In den 1990er Jahren wurden somit S-Bahn- und Regionalstrecken erneuert bzw. komplett neu ausgebaut, die Strategie unterlief dabei einer stetigen Weiterentwicklung. Die Verknüpfungen mit dem Schienennetz und insgesamt die Bahnverbindungen aus den peripheren Randgebieten nach Berlin sollten verbessert werden und die Ortskerne der Umlandgemeinden durch Ortsumfahrungen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Außerdem kam es im Zuge der Strategie zum Ausbau der innerörtlichen Rad- und Fußwegverbindungen. (Leibniz Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (2005).)

Quellenverzeichnis

ARL, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (1998): *Die Region ist Stadt. Gemeinsame Jahrestagung 1998. Landesgruppe Bayern der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung: Mobilität – Auslöser und Steuerschraube regionaler Entwicklungen.* Hannover.

Leibniz Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (2005): *Mobilität im suburbanen Raum. Neue verkehrliche und raumordnerische Implikationen des räumlichen Strukturwandels. Abschlussbericht. Teil A: Grundlagen. Dresden. / Teil C: Regionale Fallstudien.* Dresden.



3.2.6 Erholung und Tourismus (Annika Mey, Susanne Preißler)

Was Tourismus und Naherholung betrifft, spielt die Peripherie der Stadt oft eine große Rolle. Deswegen soll hier der Leitfrage nachgegangen werden, was genau Erholung und Tourismus im peripheren Raum beinhaltet und welche Bedeutung es für den peripheren Raum hat. Da es in Bezug auf Erholung und Tourismus viele Begriffe gibt, die im allgemeinen Sprachgebrauch unterschiedlich verwendet werden, werden im Folgenden allgemeine Definitionen gegeben.

Definitionen

FREIZEIT steht für die Zeit, die Berufstätigen außerhalb von Arbeit sowie individueller, subjektiver Pflichterfüllung zur Verfügung steht. (vgl. Wolf / Appel-Kummer (2009): S.5)

Mit **ERHOLUNG** ist die „Wiederherstellung der normalen Leistungsfähigkeit nach einer Ermüdung oder wieder aufhebbarer krankhafter Schädigung“ gemeint. (Wolf / Appel-Kummer (2009): S.5)

NAHERHOLUNG bezeichnet die „Erholung in der Nähe von Wohnung und Wohnort“. (Wolf / Appel-Kummer (2009): S. 6) Dabei beläuft sich der Aufenthalt auf maximal vier Tage an einem wohnungsnahen Ort mit einer Entfernung bis zu zwei Stunden Fahrtzeit. Zur Abgrenzung eines Kurzurlaubs ist die Kopplung von Zeit und Entfernung. Das persönliche Wohlbefinden steht im Mittel-

punkt. (Wolf / Appel-Kummer (2009): S. 8)
TOURISMUS wird auf verschiedenste Weisen definiert. Im Folgenden bedeutet es die „Aktivitäten einer Person, die für weniger als einen bestimmten Zeitraum an einen Ort außerhalb ihrer gewöhnlichen Umgebung reist, wobei der Hauptreisezweck ein anderer ist, als die Ausübung einer Tätigkeit, die vom besuchten Ort aus vergütet wird.“ (Soziologie Universität Linz)

Historischer Ansatz

Mit steigender Bevölkerungszahl und Verdichtung der Städte im Industriezeitalter mangelt es neben Wohnraum auch zunehmend an Grün- und Freiflächen in den Städten. Um Wohnraum zu schaffen, werden Gärten, Hinterhöfe und Grünanlagen verbaut. Mit der Freiflächenpolitik wird ab 1870 begonnen, vermehrt Parks anzulegen, um diesem Missstand entgegenzuwirken. Freiflächen in der Stadt werden als „[...]Stätten der Bewegung, der Erholung, Orte geselliger Unterhaltung, auch des Naturgenusses, der Bildung und der Veredlung der Sitten“ bezeichnet (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (1995): S.10).

Zu dieser Zeit wird besonders die Peripherie als Reservoir für Natur und Erholung erkannt. In die Freiraumplanung wird sie miteinbezogen: Abbildung 1 zeigt den Wald- und Wiesengürtel um Berlin im Jahre 1908 und die dadurch erfüllte Forde-

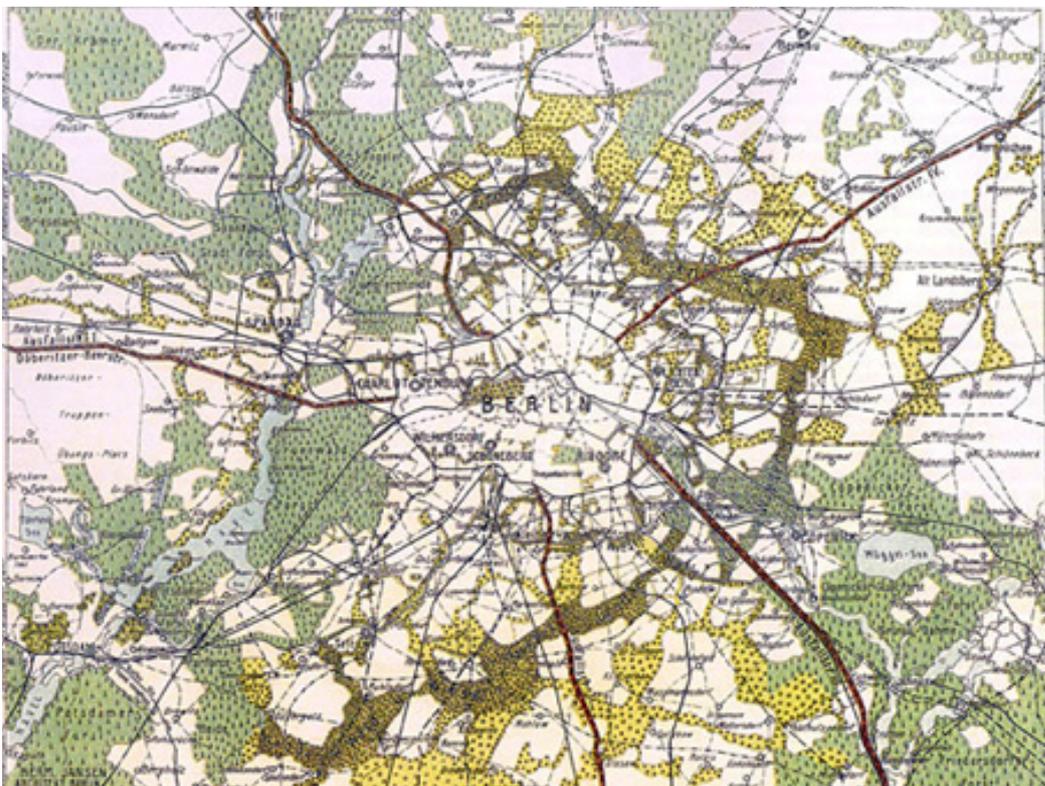


Abb. 1: Wald- und Wiesengürtel Berlin 1908



rung nach einem „grünen Ring“ um die Großstadt. Der periphere Freiraum hat verschiedene Bedeutungen für die Stadt: Dienen soll er als landwirtschaftliche Versorgungsfläche, zur Verbesserung der Durchlüftung dicht bebauter Innenstadtgebiete, als Erholungsgrünstreifen, zur Verschönerung des Stadtbildes, aber auch zur Abgrenzung der Stadt nach außen und zur Begrenzung ihrer Ausdehnung. (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (1995): S.22.)

Nach dem zweiten Weltkrieg nimmt der Flächenverbrauch durch die Wiederaufbauphase und den späteren wirtschaftlichen Aufschwung erneut zu. Auch in den folgenden Jahren steigen durch die Verbesserung der Lebensstandards die Erholungsansprüche. Mit der Intensivierung der Erholungsflächenpolitik wird sich zunehmend wieder auf das Stadtgrün, Hinterhöfe und Parks konzentriert. Die Peripherie bleibt trotz allem ein wertvoller Naherholungsraum für Städter. Im Laufe der Jahre entwickeln sich unterschiedliche Trends bezüglich Freizeit und Tourismus, generell besteht jedoch ein stetiges Bedürfnis der Großstädter nach Erholung in der Natur, welches die Peripherie bedienen kann.

Was macht Tourismus und Naherholung in der Peripherie aus?

Als Schnittstelle zwischen Stadt und Land zieht die Peripherie Bewohner beider Regionen an. Diese wissen jeweils die gegensätzlichen Eigenschaften der Peripherie zu ihrem Wohnort zu schätzen - für den Städter ist das die ländliche Struktur, wohingegen Landbewohner durchaus die städtischen Eigenschaften der Peripherie präferieren. Generell ist der Tourismus in der Peripherie unabhängig von Alter, Einkommen und sozialem Status, allerdings sind diese Komponenten wiederum abhängig vom jeweiligen Angebot. Besonders in den Ferien, am Wochenende und an Feiertagen werden Ausflüge unternommen – je nach Angebot und Region geschieht das in der Saison oder jahreszeitenübergreifend. Abhängig von Entfernung und regionalen Gegebenheiten werden Auto, Zug oder ÖPNV zum Erreichen der Peripherie genutzt, bei geringeren Entfernungen durchaus auch Boote wie Fähre oder Kanu, Fahrräder oder zu Fuß. Das Angebot ist je nach Region abhängig von räumlichen und geographischen Gegebenheiten. Formen des Tourismus sind Kultur (Besichtigung von Schlössern, Kirchen, historischen Stätten und Pfaden), Sport (Wandern, Reiten, Wassersport, Klettern, Wintersport), Vergnügung (Freizeitparks,

Erlebnisbäder, Festivals, regionale Feste), Konsum (Einkaufen und Essen), Gesundheit (Wellness, Kur), Landschaft als zentrales Erholungselement (Gebirge, Wälder, Gewässer) und Bildung (Messen, kulturelle Einrichtungen). Motive des Reisens sind unter anderem ein geistiger oder körperlicher Ausgleich, das Bedürfnis nach Kommunikation, Natur, Abwechslung, Freiheit, Abenteuer oder Entspannung. (vgl. Wolf / Appel-Kummer (2009): S. 38.)

Zeitlich wird Erholung hier nicht abgegrenzt: von Tagesausflügen bis zur Niederlassung mit Wohnwagen oder Boot für eine ganze Saison ist alles möglich.

An den touristisch genutzten peripheren Raum werden je nach Art und Hintergrund des Reisens verschiedene Ansprüche gestellt. Neben einem schönen Landschaftsbild und einer strukturellen Vielfalt sind Gegensätze zur Stadt wie Ruhe, frische Luft, Sauberkeit, Naturnähe und Freiraum von besonderer Bedeutung.

Welche Bedeutung hat die Peripherie für Tourismus und Naherholung?

Peripherie als Zwischenraum zwischen Stadt und Land vereint Eigenschaften aus beiden Regionen in einem eigenen Raum. Im Vergleich zur Stadt werden bezüglich der touristischen Nutzung vor allem die unberührte Natur, die saubere Luft, der Bewegungsfreiraum sowie der deutlich geringere Lautstärkepegel geschätzt. Auch wird die Peripherie als kostengünstiger und weniger gefährlich wahrgenommen.

Von ländlicheren Regionen hebt sich die Peripherie durch urbanere Strukturen, die Nähe zur Stadt und ein größeres Angebot aus. Auch die Gegebenheiten im Personennahverkehr sind hier besser.

Fazit

Die Peripherie bietet sowohl Stadt als auch ländlichem Raum einen idealen Erholungsort.

Da Erholung meist mit Natur verbunden wird und die Peripherie gerade Bewohnern der Großstadt einen großen landschaftlichen Gegensatz bietet, wird sie überwiegend von Städtern als Freizeit- und Tourismusraum genutzt.

Je nach geographischen und lokalen Gegebenheiten steht die Peripherie als touristisch genutzter Raum in Abhängigkeit vom Angebot. Daraus ergeben sich wiederum die jeweiligen Nutzer mit ihren individuellen Ansprüchen. Die Peripherie steht außerdem in direkter Abhängigkeit zur Stadt bezüglich Nutzern, Mobilität aber auch der Nah-



erholungsangebote. Trotzdem besteht meist eine Kooperation, von der sowohl Stadt als auch Peripherie profitieren.

Quellenverzeichnis

Brake, K.; Einacker, I. und H. Mädling (2005): Kräfte, Prozesse, Akteure – Zur Empirie der Zwischenstadt. Wuppertal. Müller + Busmann Verlag.

Deutsches Institut für Urbanistik (1998): Umweltgerechte Gestaltung von Freizeit, Naherholung und Tourismus. Berlin.

Hoplitschek, E.; Scharpf, H. und F. Thiel (1991): Urlaub und Freizeit in der Natur. Stuttgart und Wien. Edition Weitbrecht.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (1995): Freiraumerholung in Berlin.

Sieverts, T.; Koch, M.; Stein, U. und M. Steinbusch (2005): Zwischenstadt – inzwischen Stadt? Wuppertal. Müller + Busmann Verlag.

Universität Hannover (1995): Konzept zur umweltgerechten touristischen Raumnutzung. Hannover.

Wolf / Appel-Kummer (2009): Naherholung in Stadt und Land.

*<http://soziologie.soz.uni-linz.ac.at/sozthe/freitour/FreiTour-Wiki/Tourismus.htm>
letzter Zugriff: 6.11.2013 22:15*

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (1995): S.15



3.2.7 Wunschbilder und Partizipation (Kate Bitz, Sophie Linse)

Zum Verständnis der Möglichkeiten für nachbarschaftliches Leben und bürgerschaftliches Engagement in suburbanen Räumen wird im Folgenden zuerst auf die Problematik eingegangen, relevante Aktionsräume für Bewohner der Peripherie zu definieren. Danach wird kurz erläutert, inwiefern Milieustudien Hinweise für die Zuzugsgründe von Bewohnern der Peripherie, sowie Auskünfte über die Zufriedenheit oder Unzufriedenheit der Zuzügler liefern können. So können mögliche Probleme für die Weiterbearbeitung durch Stadtentwicklungsprojekte identifiziert werden. Anschließend werden die gegenwärtigen Motivationen für und Formen von nachbarschaftlichem Engagement in der Peripherie betrachtet, um die Potentiale für zukünftige stadtplanerische Interventionen zu erörtern.

Aktionsräume in peripheren Räumen definieren

In der wissenschaftlichen und planerischen Betrachtung suburbaner Aktionsräume, Lebensstil und Nachbarschaften werden einige Konzepte angewendet, die aus Studien des nordamerikanischen Raumes stammen. So kommt die Vorstellung der polyzentrischen „Regional City“, in der einzelne Individuen bzw. Haushalte ihren Aktionsraum eher zwischen verschiedenen Knotenpunkten innerhalb eines hierarchieschwachen, diffusen urbanen Systems ursprünglich aus den Vereinigten Staaten. Seit Mitte der 1990er wird verstärkt versucht, dieses Konzept der Regional City in den europäischen Kontext zu übertragen. Dabei gibt es verschiedene Schwierigkeiten, festzustellen, ob dieses Konstrukt tatsächlich auf die Lebensumstände in Europa, in Deutschland oder natürlich auch in Berlin zutrifft (Musterd, van Zelm 2001, S. 683).

Im Kontext der Aktionsräume einzelner Haushalte konnte Anfang der 2000er immer noch nicht gezeigt werden, dass der durchschnittliche Aktionsraum eines typischen Individuums in polyzentrischen urbanen Regionen wie z.B. die Randstad, sich tatsächlich mit dem Konstrukt der Randstad deckt. Der Großteil der täglichen Fahrten findet immer noch innerhalb der Grenzen (und damit innerhalb des urbanen Systems) einer der Kernstädte statt (Musterd, van Zelm 2001, S. 686). Auch in Studien, in denen Mobilitäts- / Aktivitätsmuster mit einbezogen wurden, kann die Rahmensetzung irreführend sein, wenn es darum geht, die Aktionsmuster einzelner Haushalte aus aggregierten Daten herauszulesen. Dies wird zum Beispiel an Studien von der Randstad deutlich, in denen oft

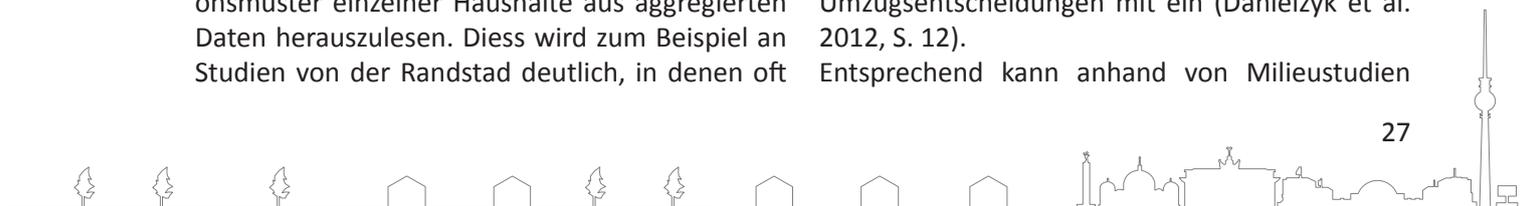
wegen großräumigen Staus angenommen wird, dass viele Autofahrer lange Distanzen hinter sich legen. Tatsächlich bestehen die Staus aus vielen Autofahrern, die jeweils nur eine kurze Distanz fahren und somit sich hauptsächlich innerhalb einer Stadt der Randstad, nicht über die ganze Region hinweg, bewegen. (Musterd, van Zelm 2001, S. 686). Im europäischen Kontext kann daher angenommen werden, dass räumliche Zusammenhänge viel wichtiger im Alltag sind, als sie im Klischeebild einer suburbanen Netzstadt dargestellt werden. Eine genaue Betrachtung des jeweiligen Raums und die dazugehörigen Verkehrs- und Pendelstatistiken sind vonnöten, um funktionale Zusammenhänge innerhalb einer Stadtregion aufzudecken und mögliche Felder für Stadtentwicklungsprojekte sinnvoll zu definieren.

Gründe für den Umzug in die Peripherie und dazugehörige Unzufriedenheit

Die Zunahme von neuen Haushaltstypen, wie z.B. Doppelverdienerhaushalten, und steigender Kaufkraft führen dazu, dass viele Haushalte mehr Auswahl und höhere Ansprüche haben, was das Wohnumfeld angeht. Viele Haushalte haben heute die Möglichkeit, sich ein Wohnumfeld auszuwählen, welches besser zu ihrem Haushaltstyp und ihrem angestrebten Lebensstil passt (Musterd, van Zelm 2001, S. 691–692). Lässt sich dies nicht in direkter Nähe zum Arbeitsplatz oder Heimatort realisieren, haben Haushalte auch die Möglichkeit, weiter weg zu suchen. In Städten mit hohen Immobilienpreisen weitet sich die Suche oft in die Peripherie aus; je höher die Immobilienpreise, desto weiter der Umkreis der Wohnungssuche (Danielzyk et al. 2012, S. 23).

Wanderungsstatistiken aus den letzten 10 Jahren zeigen, dass die Zuzüge in Bereiche, die als suburban oder peripher bezeichnet werden, eher nach einem kindgerechten, sicheren Umfeld suchen. Zum Beispiel konnte in einer Studie zur Rhein-Ruhr Region festgestellt werden, dass diese Prioritäten, zusammen mit den Freiraumqualitäten, eine überwiegende Rolle bei Umzügen in die Peripherie gespielt haben. Sicherheit und Kinderfreundlichkeit sind viel wichtiger als Infrastrukturausstattung oder bauliche Gestaltungsqualität. Nur sehr selten bezogen die Familien das vorhandene Angebot an Freizeit- oder Kulturangebote oder das Image des neuen Quartiers in ihre Umzugsentscheidungen mit ein (Danielzyk et al. 2012, S. 12).

Entsprechend kann anhand von Milieustudien



vermutet werden, dass in diesen Nachbarschaften oft das soziale Leben davon beeinflusst oder sogar bestimmt ist, wie die Familien ihr Leben mit Kindern organisieren. Schätzt das suburbane Umfeld insbesondere einen Lebensstil, der sich an Familien- und Privatleben orientiert, werden die Verhältnisse zwischen Nachbarn maßgeblich dadurch geprägt, inwiefern die einzelnen Familien sich an diese Normen halten. Eine soziologische Studie aus dem Hamburger Umland zeigte, dass neu hinzugezogene Familien sich wohler fühlten und sich besser in die Nachbarschaft einfügten, je nachdem wie nahe ihre Lebensorganisation an dem örtlichen Norm eines Einverdienerhaushaltes mit Hausfrau und Kindern kommt. Zum Beispiel mussten sich die Mitglieder eines Doppelverdienerhaushalts von den Nachbarn Spott über den Zustand ihres Rasens anhören, und ihre Kinder werden von den Nachbarn bemitleidet, da die Mutter eine halbe Arbeitsstelle angefangen hat (Menzl 2011, S. 302).

Somit leidet eine Mehrheit der neu hinzugezogenen Familien, die in der Studie betrachtet werden, unter Inkongruenzen zwischen ihrem angestrebten Lebensstil und den engen Normen ihrer Nachbarschaft (Menzl 2011, S. 302). Obwohl bei der Auswahl des Wohnstandortes die kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen Aspekte der Nachbarschaft eine sehr untergeordnete Rolle spielen, stellen Zuzügler nach dem Umzug fest, dass genau diese Aspekte deutliche Auswirkungen auf ihre Lebensqualität haben (Danielzyk et al. 2012, S. 21; Menzl 2011, S. 312). Somit ist abzusehen, dass auch ohne die Mitwirkung planerischer Expertise Transformationen in der zivilgesellschaftlichen Ausrichtung der Peripherie anstehen. Bedarfe zu identifizieren und die Peripherie als Interventionsort anzuerkennen, wird für die Zukunft eine wichtige Planungsaufgabe werden.

Bürgerschaftliches Engagement / Möglichkeiten der Aktivierung

Für die Entwicklung des peripheren Raums und den Städtebau ist die Beteiligung und Kommunikation eine zentrale Aufgabe. Bei den meisten städtebaulichen Aufgaben geht es darum, unterschiedliche Interessen, Akteure und Zuständigkeiten zusammen zu bringen. „Die in der Stadterneuerungskulisse erprobten und erfolgreich durchgeführten Verfahren der Beteiligung sind bislang nur in wenigen Fällen auf Gebiete des Stadtrandes angewandt worden und hier ausschließlich bei der städtebaulichen Entwicklung

von Großbauwohnsiedlungen.“ (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2004, S. 14). Im peripheren Raum werden solche Maßnahmen nur dann eingerichtet, wenn es sich um soziale Brennpunkte oder um die Schaffung einer neuen Siedlung handelt. (vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2004: Suburbia, S. 14 ff.).

Bürgerschaftliche Netze und Selbstorganisation spielen somit bei der Entwicklung des peripheren Raumes eine bedeutende und zentrale Rolle.

„Die weitgehend automobilisierten Alltagsmilieus und ihre individualisierten Wohn- und Raumnutzungsformen bilden gerade in den funktionalen Verflechtungsräumen von Städten und Regionen einen entscheidenden Resonanzboden für Baukulturformen, seien diese geplant, teilgeplant oder ungeplant.“ (Matthiesen 2002, S. 631).

Dementsprechend entscheiden Nutzer-Milieus wesentlich über Ablehnung oder Akzeptanz der Raumstrukturen. Milieus in peripheren Räumen entwickeln dabei eigene praktische und interessenorientierte Gestaltlogiken und ästhetische Ansprüche an den gebauten Raum. „Insofern liegen sie zunächst auch systematisch miteinander in Streit.“ (Matthiesen 2002, S. 631). Um neue Baukulturen in die alltagskulturellen Strukturen in peripheren Räumen in den Planungsalltag zu integrieren, müssen zielführende Moderationsverfahren entwickelt werden. Sonst drohen zunehmend Akzeptanzprobleme.

„Diese reichen von den Erregungswellen des öffentlichen oder organisierten Protestes gegen bestimmte Raumnutzungsformen und deren Bauästhetik bis hin zum völligen Desinteresse und zum Rückzug in den privaten Raum (cocooning).“ (Matthiesen 2002, S. 631).

Die beiden wohl bekanntesten Formen des bürgerlichen Widerstandes, „die negativen Formen der Störenfriede“ sind die LULU's (Locally Unwanted Land Use) und die NIMBY's (Not in My Backyard). Diese Protestbewegungen richten sich gegen unerwünschte Raumentwicklungspolitiken und Raumplanungen. Sie bilden häufig den Kern der sogenannten „slow growth“-Bewegungen. Solche Widerstandsbewegungen wenden sich gegen einen zu abrupten und schnellen sozialräumlichen Wandel. Über NIMBY- und LULU-Gruppierungen werden gegen die Undurchschaubarkeit von Planungsprozessen lokal-kulturelle Re-Embedding-Prozesse in Szene gesetzt: „Diese Wurzeln hat der Rest der Welt und insbesondere die konkrete Gemeinde- und Regionalentwicklungsplanung zu achten!“ (Bundesamt für Bauwesen und Raum-



ordnung 2004, S. 27). (vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2004, S. 25 ff.)

Beispielhaft können hier Initiativen und Netzwerke zu den Themenfeldern ökologisches Bauen, Infrastrukturprojekte, die Wiederansiedlung des Wolfes und Energieversorgung genannt werden.

Auch an den Rändern der Hauptstadtregion treten kuriose Fälle dieser Protestbewegungen auf. Anfang 2001 kam im Nordosten ein Konflikt zwischen der Umlandgemeinde und dem Stadtrand auf. Die Gemeinde Lindenberg hatte sich mittels quer gelegten Baumstämmen, hohen Kiesbergen und Stacheldraht gegen den hohen Verflechtungsverkehr zu wehren versucht. Der am äußeren Stadtrand gelegene Berliner Ortsteil Wartenberg konterte mit neu aufgestellten Verkehrsschildern sowie Durchfahrtsperren. (vgl. Steyer 2001, online.)

Die alltäglichen Nutzer dieser Räume haben bislang ein implizites Raummuster im Kopf, mit eigensinnigen, interessenbezogenen, stark typisierenden Relevanzurteilen. Erste Aufgabe sollte also sein, diesen hybriden Raum in seiner Eigenqualität und seinen Entwicklungslogiken öffentlich sichtbar zu machen anstatt den suburbanen Raum im Alltagsdiskurs eher in Form von verzeichnenden Kürzeln und Metaphern präsent zu machen (Speckgürtel, nicht-urbanes Umland, Pampa...). Wie sich gezeigt hat, stoßen ganz disparate Nutzungsinteressen aufeinander, mit harschen Interessensgegensätzen und entsprechend interessengebundenen alltagsästhetischen Raumnutzungskriterien. Diverse Akteure sprechen sich dafür aus, Beteiligungsverfahren im peripheren Raum generationenübergreifend durchzuführen. In Stadtrandregionen sind je nach Gebietsausprägung äußerst unterschiedliche Akteure einzubeziehen. In vielen Fällen könnten die Schulen, wenn sie mit dem Stadtteil eine stärkere Kooperation eingingen, eine wichtige Funktion zur Akteursvernetzung und Konsensbildung übernehmen. Schulen sind ein geeigneter Ort und Anlass für die Debatte über die Gestaltung vom peripheren Raum. Mit Schülern, Lehrern und Eltern sind hier drei verschiedene Akteursgruppen und verschiedene Generationen vertreten. Hinzu kommen Experten des Alltags und Fachleute. (vgl. Matthiesen 2002, S. 633).

Die leitende Absicht sollte daher sein, Raum, Kultur, Baukultur in peripheren Räumen zu allererst zu einem öffentlichen Thema zu machen. Insofern bedarf auch das Leitkriterium der Lesbarkeit vom peripheren Raum einer pragmatischen argumentativen Wende.

Quellenverzeichnis

Bundesinstitut für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Matthiesen, Ulf (2002): *Baukultur in Suburbia – Perspektiven und Verfahrensvorschläge*. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 11/12. Opladen. S. 631–633

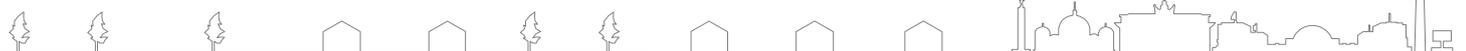
Danielzyk, Rainer; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Osterhage, Frank; Oostendorp, Rebekka (2012): *Wohnstandortentscheidungen von Familien mit Kindern. Trendverschiebungen im Zuge der Spätmoderne*. In *Anthologie zur Sozialgeographie. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung* 16). Wien, S. 9–34.

Menzl, Marcus (2011): *Die Vielfalt von Lebensentwürfen in „trägen Raumstrukturen“ – sind suburbane Räume erneuerungsfähig?* In : *Die Besonderheit des Städtischen*: Springer, S. 301–319.

Musterd, Sako; van Zelm, Ingrid (2001): *Polycentricity, Households and the Identity of Places*. In *Urban Studies* 38 (4), S. 679–696, Zugriff am 10/30/2013.

Steyer, Claus-Dieter (2001): *Straßenblockaden: Baumstämmen gegen Berlin*. In: *Der Tagesspiegel*, Brandenburg. Ausgabe vom 27.03.2001

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2004): *Suburbia: Perspektiven jenseits von Zersiedlung*. S. 14–27. Online verfügbar unter: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Abgeschlossen/ForumBauRaum/Ausgaben/DL_Ausgabe1.pdf?__blob=publicationFile&v=3 Zugriff am 23.02.2014



3.2.8 Peripherie - Konzepte und Visionen (Christoph Walter, Thilo Graßmann)

In der Auseinandersetzung mit Visionen für die Peripherie wurden unterschiedliche Ansätze genutzt, die einerseits im Abstraktionsgrad, als auch in der Gewichtung zwischen dem gegenwärtigen Zustand und einer tatsächlichen Vision variieren. Folgende Abbildung (Abb.1) ordnet die einzelnen Ansätze in ein entsprechendes Schema ein, die anschließend kurz umrissen werden. Insgesamt geht es in diesem Kapitel darum, einen allgemeinen Überblick über mehr oder weniger aktuelle Beiträge aus der Wissenschaft zum Thema Zukunft und Visionen der Peripherie im Allgemeinen zusammenzufassen um den Entwürfen eine Möglichkeit zu bieten, die Arbeit an aktuellen Beiträgen zu orientieren oder sich daraus zu begründen.

Landschaftsurbanismus

Sören Schöbel (2010) sieht eine Lösung für den suburbanen Raum, bzw. die Peripherie in einem erneuerten Verständnis von Landschaft. Die Urbanisierung von Landschaft sollte nicht in dem Sinne bekämpft werden, um eine archaische Kulturlandschaft zu konservieren, vielmehr sollte sie bewusst gestaltet und weiterentwickelt werden. Anstelle von Bauten sieht er in der Landschaft das vorrangige Medium für den zukünftigen Städtebau.

Infrastruktururbanismus

Thomas Hauck, Volker Kleinekort und Regine Kel-

ler (2011) sehen Infrastrukturen als ein zentrales Element des Städtebaus. Infrastruktur wurde lange Zeit aus städtebaulicher Sicht wenig Beachtung geschenkt, vielmehr waren es einzelne Experten, die Infrastruktur, z.B. eine Autobahn entwickelten und gemäß der Logik ihrer Disziplin optimierten. Wie Schöbel sehen sie Landschaft als das geeignete Mittel, die regionale Stadt zu entwickeln und erweitern diesen Ansatz um die Raumkategorie der Infrastruktur, die für sie aufgrund ihrer Selbstbezogenheit eine eigenständige Kategorie bildet. Ihr Ansatz plädiert dafür, Infrastruktur im Kontext der umliegenden Stadt so zu planen und zu entwickeln, dass vielseitig nutzbare Räume entstehen und in den Zwischenräumen, die durch Lärmschutzwälle, Abstandsflächen etc. entstehen, zugänglich zu machen. In diesem Konzept muss Infrastruktur nicht versteckt werden, sondern selbstverständlich in seine Umgebung einbezogen werden.

Landschaft als Palimpsest

Der Begriff Palimpsest beschreibt ein mittelalterliches oder antikes Manuskript, das im Laufe der Zeit mehrfach beschrieben wurde. Hierzu wurde die alte Tinte durch Reiben entfernt. Die Spuren der alten Schrift bleiben aber weiterhin erkennbar, da sich die Federkiele beim Schreiben in das Pergament eingerückt haben. Auch eine Landschaft kann als ein Palimpsest gelesen werden,

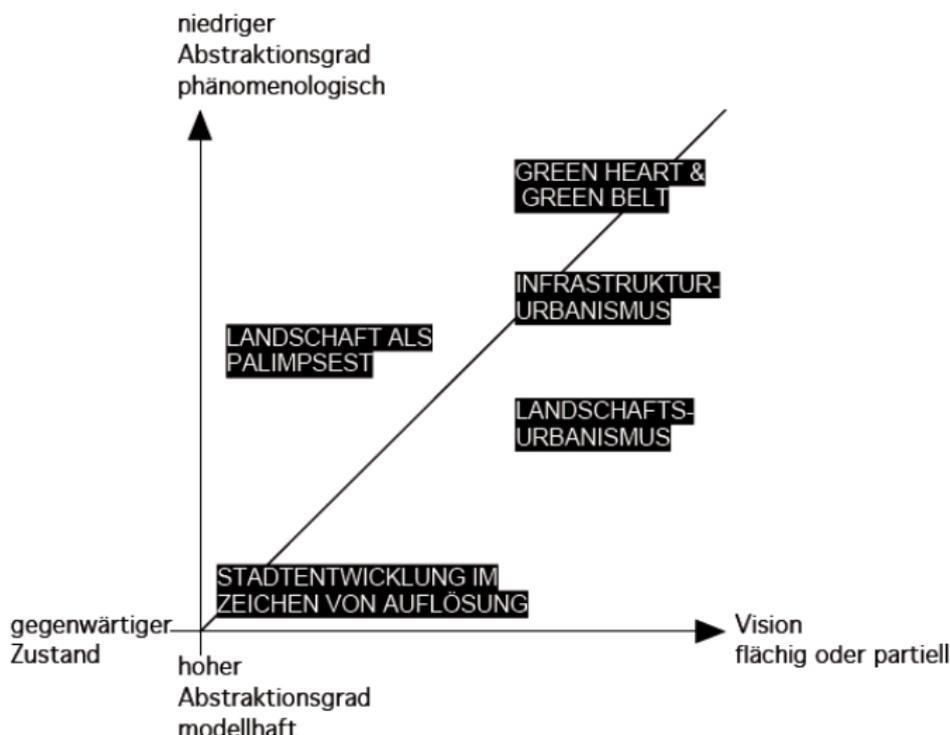


Abb. 1: Eigene Strukturierung der Arbeiten zur (visionären) Zukunft der Peripherie.



als Überlagerung von Spuren / Schichten, die zu unterschiedlichen Zeiten entstanden sind. Für André Corboz (1983) bekommt Landschaft dadurch Tiefe. Landschaft ist demnach nicht einfach ein weißes Blatt, wie auf einem Schwarzplan, sondern das Ergebnis einer jahrhundertealten Schichtenbildung, bei der jede Zufälligkeit eine Bedeutung hat. Wer in der Landschaft - und Landschaft ist für Corboz auch die Stadt - plant und baut, sollte sich darüber bewusst sein, dass er dem Vorhandenen eine neue Schicht hinzufügt und dadurch auch andere ältere Schichten in Teilen auslöscht. Seinem Verständnis nach gibt es auch „Löcher im Pergament“, die er als „Wüsten“ der Landschaft bezeichnet. Solche Löcher entstanden durch zu brutales Eingreifen. André Corboz möchte Landschaft nicht konservieren wie sie ist, sondern sie als System begreifen, aus dem heraus es die Stadt zu entwickeln gilt.

Vision nachhaltige Stadtlandschaft

Markus Hesse und Stefan Schmitz (1998) unternehmen den Versuch, die aktuellen Auflösungstendenzen in der Stadtlandschaft mit dem Leitbild einer nachhaltigen Stadtlandschaft in Verbindung zu bringen. Aus der bisherigen Entwicklung von Siedlungsstrukturen und entsprechenden Interak-

tionsmustern prägen sie für den heutigen Zustand der Stadtregionen den Begriff der Auflösung – darauf aufbauend werden drei Zukunftsszenarien angedeutet, nämlich erstens eine Fortsetzung der Desurbanisierung (Urban Sprawl), zweitens eine Reurbanisierung (Dezentrale Konzentration) sowie drittens die „Nachhaltige Stadtlandschaft“ (siehe Abb.2). Das Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung sieht vor, soziale, kulturelle, ökonomische und ökologische Aspekte zu integrieren um eine zukunftsfähige, wie intra- und intergenerational gerechte Entwicklung für einen gegebenen Zusammenhang zu ermöglichen (Michelsen et al 2010). Im Sinne des Subsidiaritätsprinzips kommt den Städten und Kommunen bei der Umsetzung dieses Leitbildes eine entscheidende Rolle zu: Ansätze wie die lokale Agenda 21 versuchen, Städte und Regionen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu gestalten (Moss, Kühn 1998). Hesse und Schmitz erkennen, dass eine bloße Blockade weiterer Flächennutzung aus rein ökologischen Gründen kein zielführender Ansatz für eine nachhaltige Stadtlandschaft sein kann, weil so die aktuellen Entwicklungstendenzen im suburbanen Raum nicht sinnvoll integriert würden – im Zeichen von sozial-ökonomisch motivierter „Auflösung“ müssen die so ausgedrückten Bedürfnisse

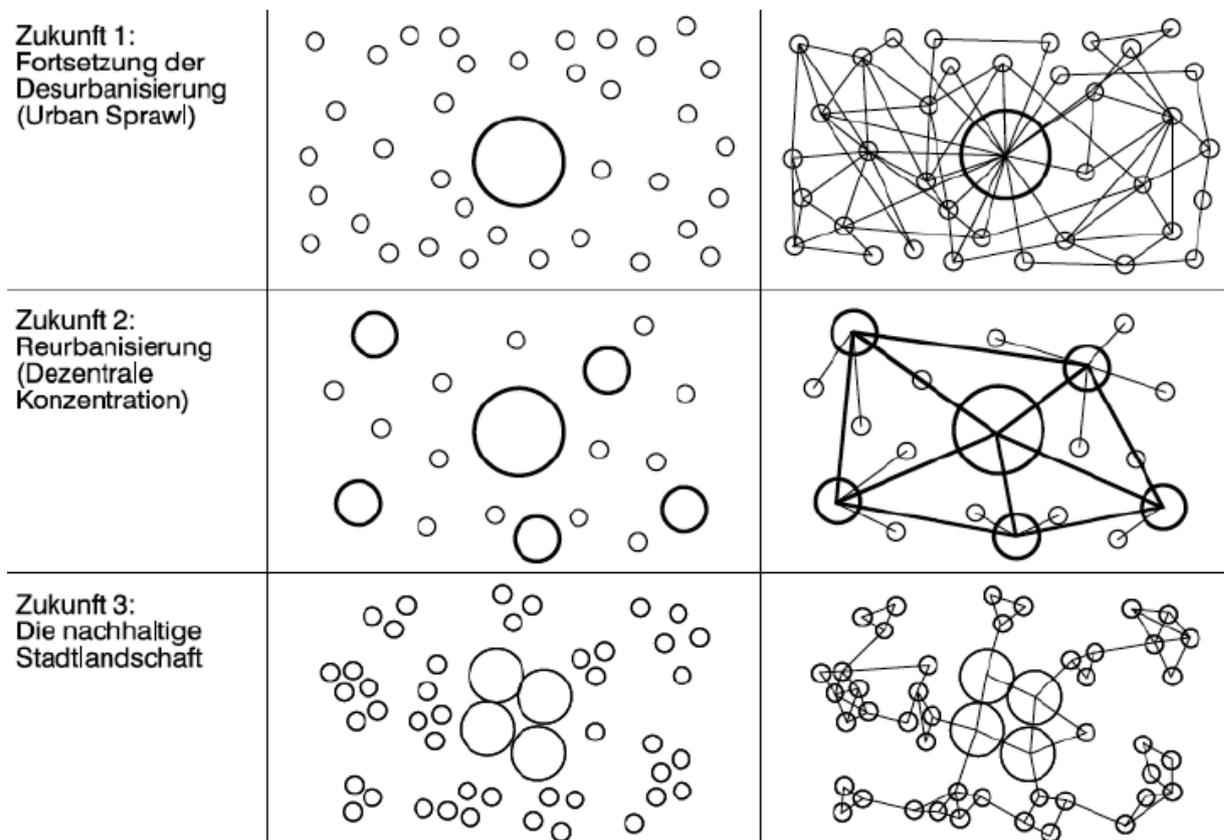


Abb. 2: Drei Zukunftsvisionen für die Stadtregion



und Intentionen der Bürger mit berücksichtigt werden. Planerisch die Interaktionsräume in der Stadt zu verkürzen und eine kleinräumigere Vernetzung zu gewährleisten – darin sehen Hesse und Schmitz die Möglichkeit, die aktuellen Tendenzen der Entwicklung des suburbanen Raumes mit dem Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung in Einklang zu bringen. Im Grunde bedeutet dies also eine Herausforderung an die Infrastruktur und Mobilität, sowie an die Planungsprozesse.

Grüner Gürtel

Für das Berliner Umland hat lange Zeit das Ideal eines „Grünen Gürtels“ existiert – die Vorstellung, durch einen Grünen Gürtel um den verdichteten urbanen Raum eine Grenze zum Umland zu schaffen. Aufgeteilt wurde diese Stadtrandregion in verschiedene Regionalparks, die ihre territoriale Gestaltung an der Idee des Grünen Gürtels orientieren sollten. Dieser Ansatz beruht jedoch auf einem recht statischen Verständnis des Verhältnisses zwischen Stadt und Land, was die Stadtentwicklung im frühen 20. Jahrhundert wohl noch bestimmt haben mag, heute aber völlig überkommen ist (Kühn 2003). Um dennoch die Landschaft um die Stadt zu erhalten ist es wichtig, die einzelnen landschaftliche Qualitäten und deren soziale Bedeutung genauer zu verstehen, um damit zu arbeiten.

Wie auch Hesse und Schmitz dringt Kühn darauf, dass jegliche Art von Vision und Zukunft des suburbanen Raumes die Eigenheiten und Besonderheiten der einzelnen Teilräume berücksichtigen muss und den Raum eher dynamisch-beweglich im Spannungsfeld eines urban-rural-continuum zu begreifen, anstatt ihn als fix und unbeweglich zu sehen.

Quellenverzeichnis

Corboz, André (1983): *Das Territorium als Palimpsest*. In: ders: *Die Kunst Stadt und Land zum Sprechen zu bringen*. Basel: Birkhäuser, S. 143-165

Hauck, Thomas; Keller, Regine; Kleinekort, Volker (2011): *Infrastructural Urbanism, Addressing the In-between*. DOM publishers. Berlin, S. 9-14

Hesse, Markus; Schmitz, Stefan (1998): *Stadtentwicklung im Zeichen von „Auflösung“ und Nachhaltigkeit*. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 7 (8/1998), S. 435-453

Kühn, Manfred (2003): *Greenbelt and Green Heart:*

separating and integrating landscapes in European city regions. In: *Landscape and Urban Planning* 64 (2003), S. 19-27

Michelsen, G., M. Adomßent, M. Barth, M. Danner, K. Hetze, M. Rieckmann, N. Seitz (2010): *Grundlagen einer nachhaltigen Entwicklung*. Lüneburg: Institut für Umweltkommunikation, Leuphana Universität Lüneburg

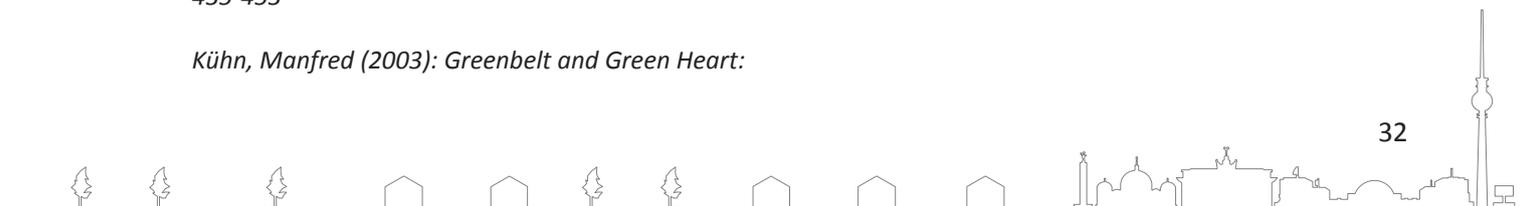
Moss, Timothy; Kühn, Manfred (1998): *Planungskultur und Nachhaltigkeit. Neue Steuerungs- und Planungsmodelle für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung*. Berlin: Verlag für Wissenschaft und Forschung

Schöbel, Sören (2010) : *Landschaftsurbanismus, in: Textlandschaft, Lesebuch zu Lehrveranstaltungen des Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und Regionale Freiräume der TU München*

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Eigene Darstellung

Abb. 2: Hesse, Markus; Schmitz, Stefan (1998): *Stadtentwicklung im Zeichen von „Auflösung“ und Nachhaltigkeit*. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 7 (8/1998), 435-453



3.2.9 Suburbia International: Deutschland, Frankreich, China (Florent Vivarelli, Deyan Yanchev,

Wei Han)

Deutschland

Die Trabantenstadt Marzahn / Hellersdorf wurde im Zuge der Wohnungsnot der DDR errichtet. Sie diente hauptsächlich zur Unterbringung für Pendler. Marzahn/Hellersdorf besitzt wenig eigene Infrastruktur, die sich auf rudimentäre Funktionen beschränkt, wie beispielsweise Einzelhandelsgeschäfte des täglichen Bedarfs, Schulen und Kitas. Die Gropiusstadt wurde auf Grund der Wohnungsnot 1950 nach dem zweiten Weltkrieg errichtet. Sie ist eine vollwertige eigene Kleinstadt im Umfeld einer großen Stadt. Währenddessen ist die Trabantenstadt eher eine Schlafstadt, die morgens in Richtung große Stadt verlassen wird und in die nach der Arbeit wieder zurückkehrt wird. Beide sind somit zwar im Umfeld einer größeren Stadt angesiedelt, stellen von der Grundidee her aber unterschiedliche Konzepte dar.

Großwohnsiedlungen wie Marzahn / Hellersdorf und Gropiusstadt gelten häufig als soziale Brennpunkte. Die Bewohnerstruktur der Siedlungen zeichnet sich teilweise durch höhere Arbeitslosigkeit sowie verstärkte Migrantenanteile aus. Diese Unterprivilegierung führt meist zu einer überdurchschnittlich hohen Kriminalitätsrate.

Die Vorteile dieser Bebauungsarten ist die Unterbringung von einer hohen Bevölkerungsdichte auf einem kleinen Raum. Durch die Gentrifizierung einiger Bezirke von Berlin werden mittelständische Familien und sozial Schwache Personen in die bezahlbaren Randsiedlungen verdrängt.

Frankreich

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Nordviertel in Marseille aufgebaut, um die Kriegsrückkehrer und Einwanderer unterzubringen.

In Mantes la Jolie, (Le Val Fourre) wurde der Aufbau des ganzen Viertels bereits seit Anfang des Projektes von Stadtplanern kritisiert.

Sich daraus ergebende Probleme waren beispielsweise nicht genügend Geld für die Infrastruktur und kein Verkehrsnetz. Bestimmte Gebäude wurden abgerissen, um neue Gebäude wie z.B. ein Stadtbad oder Büros zu bauen.

Wohnsiedlung: Diese Gattung von Viertel besteht in fast allen französischen Städten. Die Hauptkonsequenz ist die Zersiedlung.

China

Phänomen – „Urban Village“

Urban Village (China), das auch als „Dorf in der Stadt“ bekannt ist, ist ein einzigartiges Phäno-

men, das während der schnellen Urbanisierung in China entstanden ist. Solche städtischen Dörfer sind in der Regel bewohnte, periphere Gebiete bestehend aus modernen städtischen Bauten, Infrastrukturen und Transport. Im großem Kontrast zu ihrer hochmodernen Umgebung sind diese urbanen Dörfer häufig dicht besiedelt, unterentwickelt, Infrastruktur fehlt und sind immer mit Armut, Slums, Illegalität, Verbrechen und anderen sozialen Problemen verbunden.

Phänomen – „Ghost Town“

Stadt-Imitate nach europäischem Vorbild sind in China in Mode. Allein im Umland von Shanghai gibt es mehrere davon, unter anderem Thames Town, eine viktorianisch anmutende Kleinstadt mit roten Telefonhäuschen auf der Straße, und Holland Town, wo neben schmalen Backsteinhäuschen eine obligatorische Windmühle steht. Wohnen möchte hier kaum jemand. Abends ist kaum brennendes Licht in den Häusern zu beobachten. Obwohl die Betreibergesellschaft betont, dass die meisten Wohnungen verkauft sind, schätzen Stadtplaner, dass nur jede fünfte Immobilie tatsächlich bewohnt wird.



3.3 Verortung und Ortsanalyse

Die zu untersuchenden Gemeinden - Erkner, Rüdersdorf, Schöneiche und Woltersdorf - befinden sich in der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Schöneiche liegt in der nordwestlichsten Position der betrachteten Regionen gefolgt nach Südosten von Woltersdorf und Erkner, wobei alle drei Gemeinden an den Berliner Bezirk Treptow-Köpenick angrenzen und zum Landkreis Oder-Spree gehören. Rüdersdorf grenzt östlich an Schöneiche als auch Woltersdorf an und gehört zum Landkreis Märkisch-Oderland.

Die Untersuchungsregion ist zwar teilweise durch Felder, Wälder, Gewässer und Wiesengebiete ländlich geprägt und weist auch typische sub-urbane Strukturen wie beispielsweise die überwiegende Wohnform der Einfamilienhäuser auf, dennoch ist sie nicht als typisch ländlich einzustufen. So gibt es beispielsweise in Erkner und Rüdersdorf auch Großwohnsiedlungen in Form von Plattenbauten. Bezogen auf das Gewerbe und die Industrie besteht eine sehr hohe Branchenvielfalt, die vor allem kleinteilig strukturiert ist. Lediglich Erkner und Rüdersdorf sind historisch industriell geprägt. Infrastrukturell ist das Gebiet sehr gut durch Straßen-, Schienen- und Wasserwege erschlossen. Neben dieser günstigen Anbindung vor allem nach Berlin und Polen hat die Untersuchungsregion aber auch einen abwechslungsrei-

chen Naturraum zu bieten. Sie weist neben seiner Biodiversität eine abwechslungsreiche Palette an Freizeitmöglichkeiten für Bewohner und Besucher auf.

In Bezug auf die Fläche und die Einwohnerzahl ergeben sich innerhalb der Gemeinden Unterschiede. Während Erkner und Schöneiche jeweils 16,6 km² Fläche beanspruchen, sind es in Woltersdorf mit 9,1 km² deutlich weniger. Rüdersdorf hingegen besitzt eine Fläche von 70,1 km². Diese Größe wiederum hat, relativ zur geringen Einwohnerzahl von 15.317, eine sehr niedrige Einwohnerdichte von 218 Einwohnern/km² zur Folge. Dies ist im Vergleich deutlich weniger als in den anderen Gemeinden Schöneiche (734 Einwohnern/km²), Erkner (700 Einwohnern/km²) und Woltersdorf (863 Einwohnern/km²).

Hinsichtlich der Bevölkerungsstruktur wird deutlich, dass bereits heute der Anteil der unter 15-jährigen am kleinsten und der der 15- bis 64-jährigen am größten ist. Diese Verteilung bleibt laut Prognosen auch bis 2030 bestehen, wenngleich der Anteil der über 64-jährigen um 61 % steigt und der der unter 15-jährigen um 37 % sinken wird. Im Rahmen der Bevölkerungsentwicklung wird für alle vier Gemeinden eine Bevölkerungsabnahme ab 2020 prognostiziert, wobei Rüdersdorf die größte Abnahme zu kompensieren hat. Dies be-

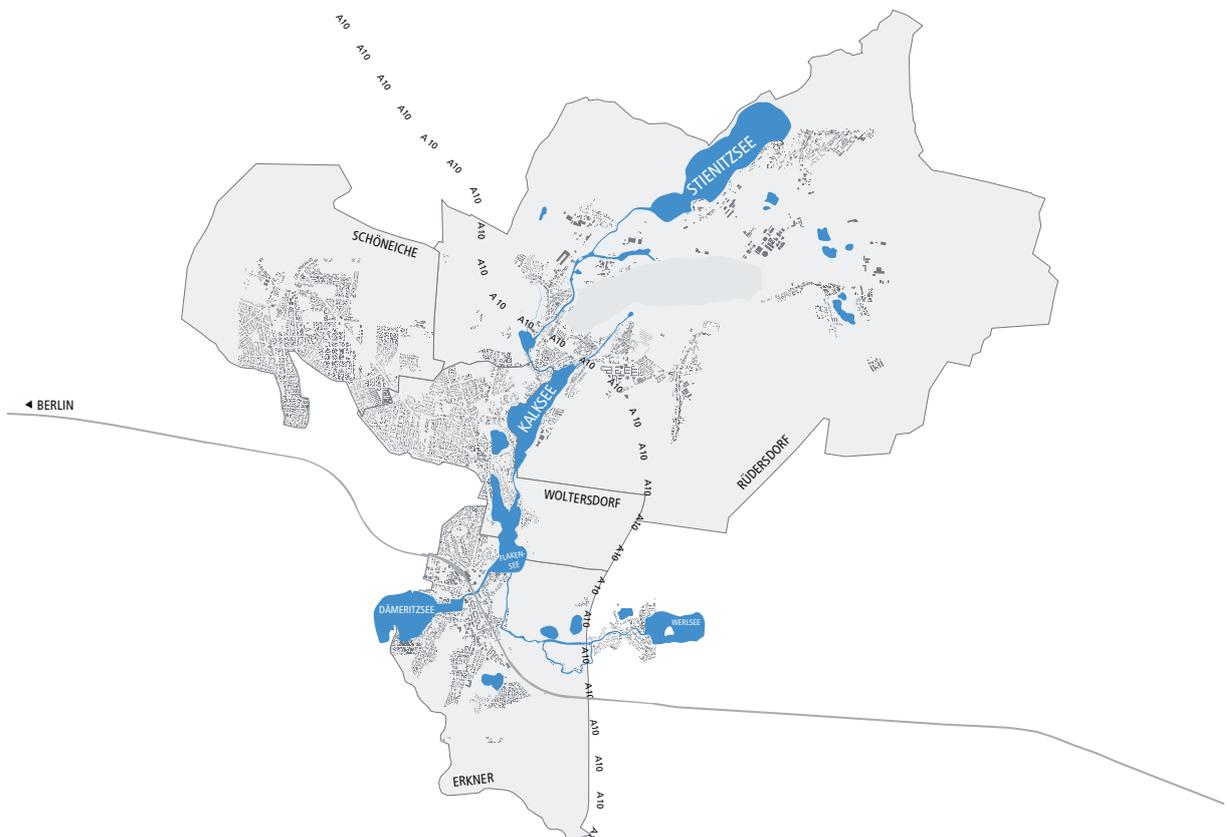


Abb. 1: Übersichtskarte der Untersuchungsregion - Schöneiche, Woltersdorf, Rüdersdorf, Erkner

deutet, dass neue Ansprüche an die Region gestellt werden müssen und auf diese Herausforderungen zu reagieren ist.

Die Analyse des Untersuchungsgebietes wird in den Einzelentwürfen der Kleingruppen im folgenden Kapitel hinsichtlich des jeweiligen Themenkomplexes vertieft.

Quellenverzeichnis

Landesamt für Bauen und Verkehr (Hrsg.) (2013): *Mittelbereichprofil Erkner 2013*. Online verfügbar unter : http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/stadt_wohnen/mbpr_Erkner_2013.pdf. Zugriff am: 07.02.2014.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: *Eigene Darstellung*

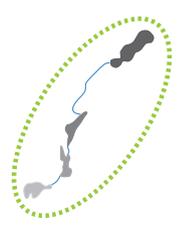


4. Entwürfe

Siehe beiliegende Broschüren.



Circle[econo]mics - Kreislaufwirtschaft



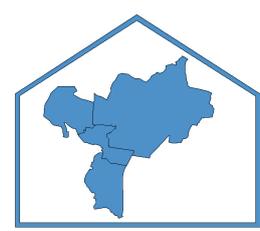
Integriertes Tourismuskonzept



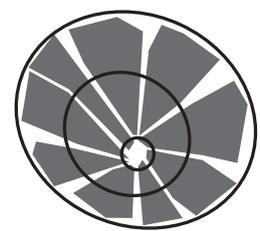
Wie „WERS“ mit Bildung



Leben und Altern in der Peripherie



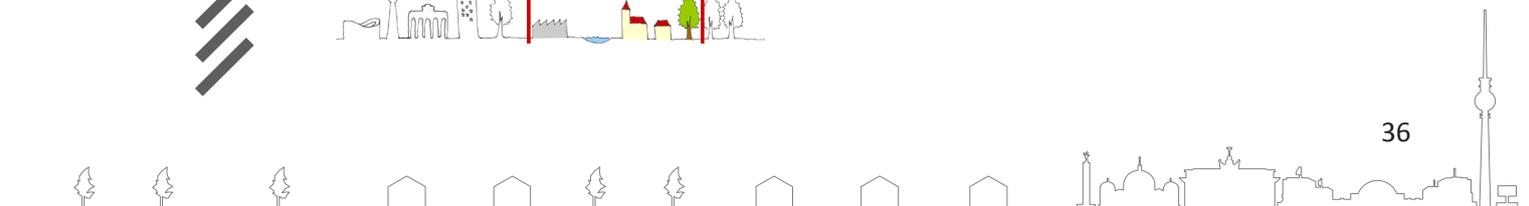
Wohnen in der Peripherie



Zentralität



Tracing Periphery



5. Fazit

In der Kleingruppenarbeit haben die Gruppen die aufkommenden Probleme des Projektgebietes in zwei verschiedenen Bereichen gesehen. Zum einen sieht die Projektgruppe zukünftige Probleme im Bereich des demografischen Wandels (z.B. die Überalterung oder die Möglichkeit eines Bevölkerungsrückgangs im Gebiet, wie z.B. aus den Entwürfen der Gruppen Bildung und Altenwohnen hervorgeht). Zum anderen gibt es stadtstrukturelle Probleme im Projektgebiet: die weiträumigen Einfamilienhaussiedlungen sind wenig flexibel zu nutzen, und zentrale Bereiche sind teilweise sehr monofunktional. Dies führt zu einer Abhängigkeit von Automobilität, die als problematisch erachtet wird.

Auf der anderen Seite hat die Projektgruppe Potentiale entdeckt, die über eine historisch gut aufgestellte lokale Ökonomie und eine gute Anbindung an die Stadt Berlin bis hin zu wertvollen naturräumlichen Besonderheiten reichen. Außerdem besteht durch die geringe Dichte viel Platz für Neuplanungen und Experimente. Die nähere Auseinandersetzung mit Gegebenheiten vor Ort zeigte, dass das Gebiet vielen der negativen Klischeevorstellungen über die Peripherie trotzt.

Für die Entwürfe wurde an unterschiedlichen thematischen Punkten angesetzt, doch ergaben sich Querverbindungen in den bearbeiteten Themen. Insbesondere die Themen lokale Ökonomie, Mobilität bzw. Vernetzung, Mehrgenerationenangebote, neue Wohnmodelle, Urbanität bzw. Schaffung neuer Aktionsräume, und die Sichtbarmachung von Potentialen bzw. Standortidentifikation kehrten bei vielen Gruppen wieder. Hierbei wird klar, dass eine zukunftsfähige Peripherie viel mehr planerische Aufmerksamkeit bedarf, als sie heute bekommt. Dazu ist eine genaue Betrachtung peripherer Regionen notwendig, um ihre Potentiale verstehen und bearbeiten zu können. Ob durch eine Ergänzung der vorhandenen Potentiale in den Bereichen Ökonomie, Bildung oder Zentralität ein neu aufgesetztes integriertes Konzept für Tourismus, eine neue Experimentierfreudigkeit, was das Wohnen bzw. generationsgerechtes Wohnen angeht, oder eine Bereitschaft durch temporäre Interventionen neues Bewusstsein für regionale Besonderheiten zu schaffen – die Planer der Zukunft haben vielfältige Aufgaben vor sich. Die Zukunft der Peripherie bleibt ungewiss, bis periphere Orte ins Zentrum des Bewusstseins gerückt werden.



Impressum

Technische Universität Berlin
Institut für Stadt- und Regionalplanung
Fachgebiet Städtebau und Siedlungswesen

*„Regional City - The Future of Periphery“
WS 2013/14*

Betreuung

Andreas Brück
Anna Juliane Heinrich

Bearbeitung

Kate Bitz
Stefanie Bombach
Johanna Franke
Wei Han
Franka Herold
Sophie Linse
Annika Mey
Karsten Nagel
Susanne Preißler
Svea Ruppert
Frederik Sommer
Sandra Straub
Melanie Troes
Annika Vanck
Florent Vivarelli
Christoph Walter
Deyan Yanchev
Demet Yasar

