VORORTSIEDLUNG

Von den frühesten Stadtgründungen bis zur Zeit der Industrialisierung herrschte über Jahrtausende eine strikte Trennung zwischen städtischen und ländlichen Siedlungen und Lebensweisen. Ausserhalb der dichtbebauten, meist von einer Mauer umgebenen Stadtgebiete lag das dünnbesiedelte Land, wo Viehzucht und Ackerbau betrieben und natürliche Rohstoffe gewonnen wurden. Fast immer und überall gab es Übergangszonen für Menschen und Aktivitäten, die in der Stadt nicht leicht untergebracht werden konnten. Daher waren die Vororte sehr vielfältig und umfassten produzierende Betriebe, die entweder viel Platz brauchten oder gesundheitsschädlich waren, wie auch arme Familien, die dort Arbeit fanden, und prächtige Villen reicher Bürger in parkähnlichen Gärten, meist auf der anderen, dem Wind abgewandten Seite der Stadt.

Wehranlagen, S. 00, Bild 04

Im Verlauf der Geschichte des Städtebaus waren die vorstädtischen Bereiche die längste Zeit relativ klein und vollkommen abhängig von der Stadt, die sie umringten. Im 20. Jahrhundert dehnten sie sich jedoch so stark aus, dass sie heute die Stadt in ihrer Mitte im Hinblick auf Flächenverbrauch und Bevölkerungszahl weit übertreffen und vielfach ein erhebliches Mass an Autonomie besitzen. Zusammen mit den «exurbanen» Gegenden, die mehr punktuell mit weit verstreuten einzelnen Höfen und Häusern besiedelt sind, hat das ungebremste Vorstadtwachstum die traditionelle Unterscheidung zwischen Stadt und Land, städtischer und ländlicher Lebensweise, zunehmend verwischt.

z01 Camberwell in London, Bebauung der Church Street, Jahr • Insbesondere im 19. Jahrhundert schuf die Möglichkeit, sich durch neue Verkehrsmittel an die Stadtzentren anzubinden, die Voraussetzung für die Ausdehnung der Vororte. Ein gutes Beispiel hierfür ist Camberwell im Süden von London. Dort «verschlangen» endlos erscheinende Zeilen bescheidener Reihenhäuser ländlich geprägte Siedlungen, ruhige Landstrassen wandelten sich in belebte Einkaufsstrassen, sogenannte *high streets*.

Das Stadtwachstum nach aussen – wohl der bedeutendste Entwicklungsstrang in der Geschichte des modernen Städtebaus – ist von Fachleuten und anderen Beobachtern weit weniger beachtet worden als der Umbau und die Verdichtung der Innenstädte. Es herrscht auch Unklarheit, wie die jüngst verstädterten ländlichen Umgebungen von Städten zu benennen sind. Der Geograph Jean Gottmann beschrieb den ausgedehnten städtischen Ballungsraum mit mehreren Zentren und locker bebauten Randgebieten als «Megalopolis», etwa das Gebiet entlang der Ostküste der USA. In deutschsprachigen Ländern findet man mitunter die von dem Architekten und Stadtplaner Thomas Sieverts geprägte Bezeichnung «Zwischenstadt», während in Italien «città diffusa» und in Spanien «ciudad dispersa» verbreitet sind. In Grossbritannien setzte sich in den 1920er Jahren der negativ polemisch gemeinte Ausdruck «urban sprawl» durch, der inzwischen zum wertneutralen, beschreibenden Fachwort geworden ist. Von dem amerikanischen Geographen Peirce Lewis stammt die Formulierung einer «galactic metropolis», die – obwohl nicht so oft verwendet wie andere – vielleicht die beste Metapher für dieses moderne Phänomen darstellt, weil sie konkurrierende Kraftfelder der zentralen Stadtviertel und ihrer «Gegenorte» evoziert, die tendenziell sowohl Bewohner als auch urbane Aktivitäten nach aussen, aus der Stadt hinaus, drängen. Die «galaktische Metropole» weist auch darauf hin, dass die neuen städtebaulichen Modelle ebenso kompliziert sind wie die Galaxis selbst und den Erfindergeist des Menschen überfordern, wenn er sie zu messen, zu verstehen oder gar zu beherrschen versucht.[1]

18. UND 19. JAHRHUNDERT. DIE EXPANSION DER INDUSTRIESTADT

Der urbane Expansionsprozess vollzog sich an verschiedenen Orten infolge geographischer Gegebenheiten, wirtschaftlicher und sozialer Faktoren und lokaler Sitten und Gebräuche unterschiedlich. Im Allgemeinen jedoch war das Ausmass von Dezentralisierung und abnehmender Bebauungsdichte von zwei Faktoren abhängig: vom Wohlstand und von der Effizienz der Verkehrs- und Kommunikationssysteme. Im späten 18. Jahrhundert, im Zuge des Eisenbahnbaus und der Industrialisierung zu Beginn der frühen Moderne, blühte in Nordwesteuropa der Handel.

Wie bei fast allen urbanen Prozessen sind bei der Entwicklung der modernen Stadt stets zentripetale und zentrifugale Kräfte am Werk gewesen. Zunächst schienen die zentripetalen Kräfte, welche die Migration vom Land in die Stadt beschleunigten, in der Übermacht zu sein. Mit der Mechanisierung der Landwirtschaft und der Errichtung von Fabriken, die Arbeiter brauchten, fand eine massive Landflucht der Menschen in die neuen Industriestädte statt. Das führte zu deren extremer Überbevölkerung. Mitte des 19. Jahrhunderts lebten beispielsweise in der Pariser Innenstadt über 40 000 Einwohner pro Quadratkilometer. Die meisten von ihnen wohnten in schmalen Strassen, auf engstem Raum in dicht an dicht gebauten hohen Mietshäusern mit kaum Licht und Luft oder Sanitäreinrichtungen, ohne Müllabfuhr oder Zugang zu öffentlichen Parks. All das war nicht nur «ungemütlich», sondern in höchstem Mass gesundheitsschädlich.

Baublock, S. 00, Bild z01
Hof, S. 00, Bild 04

Der Aufschwung in Industrie und Handel im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert brachte grösseren Wohlstand mit sich, besonders für die rasch wachsende Mittelschicht Nordwesteuropas. Viele bürgerliche Familien sehnten sich danach, der innerstädtischen Enge zu entfliehen. Zwei bedeutende städtebauliche Interventionen ermöglichten das in einem noch nie da gewesenen Ausmass: die Schleifung fast aller Stadtmauern, die schon Anfang des 19. Jahrhunderts aus militärischer Sicht überflüssig geworden waren, und der Bau von Eisenbahnen und die Einrichtung öffentlicher Verkehrsnetze.

Am deutlichsten war diese Entwicklung in der grössten und reichsten europäischen Stadt zu spüren – in London. In jeder Phase wirtschaftlichen Aufschwungs vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs explodierte London geradezu. Die frühesten Vorstädte entstanden unmittelbar neben dem Geschäfts- und Bankenviertel der City of London und waren zu Fuss oder per Kutsche erreichbar. Mit der Inbetriebnahme von Gleisbahnen für Pferdewagons, Pferde-Omnibuslinien und Strassenbahnen dehnten sich die Vororte weiter aus.

Es entwickelten sich ausgedehnte Siedlungen mit langen Reihenhauszeilen für bürgerliche Familien und sogar einige Arbeiterfamilien, begleitet vom Bau neuer Kirchen, Läden, Schulen und anderer institutioneller Einrichtungen. Diese Vorortsiedlungen bildeten nach und nach baumstammähnlich mehrere Wachstumsringe

Stadtstrasse, S. 00, Bild 03

01 Holland Park in London, Villen entlang der Addison Road, 2007 • Eine der frühesten und auffallendsten Einfamilienhaussiedlungen in der damaligen Umgebung von London war Holland Park. In den 1820er Jahren waren kleinere Grundstücke von dem Anwesen Lord Hollands abgeteilt und in den folgenden Jahrzehnten mit einer Vielzahl repräsentativer Reihenhäuser und Villen bebaut worden.

um den historischen Stadtkern herum. Seit Beginn des 19. Jahrhunderts kamen weitere neue Vororte in einiger Entfernung von den bereits bestehenden Vierteln hinzu, möglich geworden durch Eisenbahnlinien und die Londoner Untergrundbahn, die seit 1863 gebaut wurde und es wohlhabenden Bürgern erlaubte, mit ihren Familien im Grünen – oft in Villen unweit von Bahnhöfen – zu wohnen und dennoch ihre Arbeitsplätze in der Innenstadt schnell und mühelos zu erreichen. In allen Fällen bestand offenbar ein wachsendes Interesse daran, das Familienleben an der Peripherie vom Arbeitsleben im Stadtzentrum zu trennen.[2]

In vielen neueren Städten der USA, Kanadas und Australiens – von denen die meisten nach der Inbetriebnahme öffentlicher Verkehrsnetze am schnellsten wuchsen – war die Bebauung mit einem wesentlich höheren Anteil freistehender Einfamilienhäuser von Anfang an nicht so dicht wie in Europa. Wie in Grossbritannien entstanden die ersten Vorstädte als Neubausiedlungen unmittelbar ausserhalb der Innenstädte und waren zu Fuss oder mit Fähren zu erreichen, wie etwa die an New York City angrenzenden Brooklyn Heights. Der Bau von Eisenbahnen zog auch in diesen Ländern die Entwicklung von Vorortsiedlungen in einiger Entfernung zu den dichtbebauten Stadtgebieten nach sich, zum Beispiel der bewachten Wohnsiedlungen Llewellyn Park in New Jersey (gegründet 1853) und in Illinois (geplant 1869). Beide entsprachen dem früheren britischen Modell pittoresker Siedlungen mit grossen Villen in einer weiten, sorgfältig «gezähmten» Landschaft. Die meisten Vororte wurden jedoch typischerweise mit bescheidenen Häusern auf kleinen Grundstücken angelegt, vielfach mit schachbrettartig verlaufenden Strassen. Ende des 19. Jahrhunderts hatte sich dieses Muster für vorstädtische Neubaugebiete in englischsprachigen Ländern durchgesetzt: Ansammlungen freistehender Einfamilienhäuser mit zentralen lokalen Einrichtungen wie Kirchen, Schulen und einer begrenzten Zahl Läden mit Waren des täglichen Bedarfs.

05 Brooklyn in New York in Richtung Jamaica Bay, 2012 • Während im späten 19. Jahrhundert Wohlhabende in den USA in Vororte mit Einfamilienhäusern auf grosszügigen Grundstücken an geschwungenen Strassen zogen, wurden zur selben Zeit in den Vorstädten günstigere Häuser und Mehrfamilienhäuser entlang orthogonaler Strassenzüge errichtet.

Ähnliche Tendenzen machten sich auch auf dem europäischen Kontinent bemerkbar, allerdings in langsamerem Tempo. Die Vorstädte waren zudem für die Wohlhabenden offenbar weniger attraktiv als in Übersee. In Paris führte die grossräumige Stadterneuerung durch Georges-Eugène Haussmann Mitte des 19. Jahrhunderts zur Gentrifizierung der betroffenen Innenstadtviertel und zur massiven Abwanderung der ärmeren Bewohner in den heutigen inneren Vorortgürtel der Stadt. Zwar gab es auch malerische Vororte nach britischem Muster – mit Villen im Grünen und Eisenbahnanschluss – wie etwa Le Vesinet, die meisten von ihnen waren allerdings nicht so nobel. Batignolles beispielsweise war ein Dorf, aus dem ein Vorort und 1869 schliesslich ein Stadtteil von Paris wurde. Er umfasste zwei-, drei- und viergeschossige Häuser mit Läden im Erdgeschoss und Wohnungen in den oberen Etagen (ähnlich wie in Paris, aber wesentlich billiger gebaut und kleiner) sowie hier und da kleine Industriebetriebe. Neben den Vorstädten für Kleinbürger und Arbeiter befand sich unmittelbar jenseits der Stadtmauern des 19. Jahrhunderts ein «La Zone» genanntes Gebiet, wo einige der ärmsten Familien ihre eigenen Behausungen aus Holzabfällen und allen möglichen Materialien errichteten, die sie ergattern konnten. Diese Ansammlungen armseliger Hütten zwischen luftverschmutzenden Fabriken waren schon bald als riesiger Slum und Brutstätte radikaler Politik bekannt, als «Roter Gürtel» von Paris.[3]

Boulevard, S. 00, Bild 01

20. Jahrhundert bis zur Ölkrise der 1970er Jahre. Beschleunigung der Expansion

In Übereinstimmung mit dem Engländer Ebenezer Howard, Protagonist der Gartenstadtbewegung, kritisierten zahlreiche Beobachter das Muster allzu dicht bebauter Stadtzentren. Howard und seine Anhänger forderten weitgehend autarke Gartenstädte mit Versorgungseinrichtungen, umgeben von Grüngürteln und durch Eisenbahnlinien miteinander verbunden. Zu den berühmten gartenstädtischen Vororten aus dieser Zeit zählen Letchworth, Welwyn Garden City und Hampstead Garden Suburb in Grossbritannien, die Cité Jardin de Stains bei Paris, die Gartenstadt Hellerau bei Dresden und die Forest Hills Gardens im New Yorker Stadtteil Queens. Alle diese Einfamilienhaussiedlungen verfügen über Zugang zu ausgedehnten öffentlichen Grünflächen. Entgegen Howards Bestreben, Ortschaften mit einem ausgewogenen Verhältnis von Wohnungen und Arbeitsstätten zu

10 Gartenstadt Hellerau bei Dresden, Häuserreihe Am Grünen Zipfel, 1958 • Den Bebauungsplan für die zwischen 1908 und 1918 genossenschaftlich errichtete Gartenstadt Hellerau, die 1913 mit der elektrischen Strassenbahn an das nahe Dresden angebunden wurde, entwarf der Architekt Richard Riemerschmid. Entlang historischer Wegverbindungen entstand seit 1914 das Kleinhausviertel Am Grünen Zipfel mit seinen charakteristischen Vorgärten. Drei weitere Bauzonen umfassten das Landhausviertel, ein Gelände für eine Fabrikanlage und einen Bereich für Wohlfahrtseinrichtungen.

Garten, S. 00, Bild 201

schaffen, sind die meisten Gartenstädte tatsächlich zu reinen Wohnvierteln mit einem Minimum an Versorgungseinrichtungen geraten.[4]

Die fortschreitende Entwicklung von Verkehrsnetzen und vor allem die wachsende Zahl Personenkraftwagen (Pkw) führte in den Städten der wohlhabenden westlichen Welt zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu einer zunehmenden baulichen Auflockerung und zu einer abnehmenden Einwohnerdichte. Im Rahmen des ökonomischen Aufschwungs nach dem Ersten Weltkrieg wurden immer mehr Einfamilienhäuser oder, speziell in Grossbritannien, Doppelhäuser gebaut. Ausgedehnte Vorortsiedlungen mit kleinen Häusern umringten fast jede Stadt in Europa und Nordamerika.

In etlichen der am schnellsten wachsenden Grossstädte der USA entwickelte sich das Automobil bereits in den 1920er Jahren zu einem beherrschenden Wirtschafts- und Planungsfaktor, am deutlichsten sichtbar in Los Angeles, wo sich viele Arbeiterfamilien wegen der florierenden Wirtschaft Pkw und Eigenheime leisten konnten. Das Spektrum der Vorstädte reichte

04 Levittown in Bucks County, Pennsylvania, 1957 • Zwischen 1947 und 1951 errichtete die Firma Levitt & Sons Inc. die erste «Levittown» auf Long Island als monofunktionale Wohnsiedlung; die zweite gleichnamige Neugründung in Pennsylvania (1952–1958) glich dem Urbild. Durch das von William Levitt entwickelte standardisierte Konstruktionssystem waren die Einfamilienhäuser äusserst günstig. Die Siedlungen wurden beispielgebend für zahlreiche spätere Entwicklungen der Nachkriegszeit.

Einkaufszentrum, S. 00, Bild 06

von Enklaven der Hochbegüterten voller Luxusvillen mit zwanzig Zimmern und Schwimmbecken auf riesigen, wunderschön gestalteten Gartengrundstücken an den kurvigen Strassen von Beverly Hills bis zu Gegenden mit kleinen Arbeiterhäusern auf nicht einmal dreihundert Quadratmeter grossen Parzellen in den industriell geprägten Vororten südlich des Stadtzentrums.

In den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg nahmen die Privatinvestitionen in den Bau von Vorortsiedlungen dramatisch zu. In den USA ist Levittown auf Long Island bei New York ein berühmtes frühes Beispiel hierfür. Dort perfektionierte William Levitt mit seiner Baufirma Levitt & Sons Inc. von 1947 bis 1951 Bautechniken zur raschen, kostengünstigen Errichtung kleiner Häuser. Schnell fanden sich Nachahmer, und überall in den USA verwandelten Bauunternehmer tausende Quadratkilometer landwirtschaftliche Flächen in monotone Wohnsiedlungen, meist mit kleinen, ebenerdigen *ranch houses* für Kleinbürger und Arbeiter. Oftmals umfassten die Wohnsiedlungen nur die allernotwendigsten kommunalen Einrichtungen, wie etwa Schulen, und Läden entlang «autogerechter» Einkaufsmeilen. Für viele Bewohner erforderte der Weg zur Arbeit längere Fahrten per Bahn ins Stadtzentrum oder kürzere Fahrten mit dem Pkw zu einem der zunehmend zahlreichen Geschäfts- und Gewerbeparks. Besondere Fachgeschäfte befanden sich in nahegelegenen dichtbefahrenen Einkaufsmeilen sowie regionalen Einkaufszentren an den grossen Fernverkehrsstrassen.

In den Nachkriegsjahren erlebten die USA ein rasantes Wachstum der Vorortsiedlungen für alle Bevölkerungsschichten, ausser den wirtschaftlich Schwächsten, die meist in den Innenstädten blieben.[5] Bis zum Ende der Nachkriegsjahre erreichten die Vorortgrundstücke im Schnitt eine Fläche von tausend Quadratmetern und damit die höchste Durchschnittsgrösse in der gesamten Geschichte des amerikanischen Städtebaus. Anfang der 1970er Jahre wohnten die meisten Familien der Mittelschicht bereits in Vororten, die überwiegend mit exzellenten Versorgungszentren und guten Schulen ausgestattet waren und in denen niedrige Kriminalitätsraten und ein hohes Mass an Segregation nach Klasse und Ethnie herrschten. Da die Siedlungen für Bewohner mit Pkw ausgelegt waren, gab es oft nur wenige öffentliche Verkehrsmittel.

Nach der Weltwirtschaftskrise der 1930er Jahre und dem Zweiten Weltkrieg herrschte in Europa grosse Wohnungsnot, und die Regierungen legten staatliche Wohnungsbauprogramme auf oder finanzierten den Bau von Wohnungen – zu einem Grossteil in vielgeschossigen Wohnanlagen am Stadtrand und in den Vororten. Dazu gehören beispielsweise die *grands ensembles* in den nördlichen und östlichen Vororten von Paris. In Sarcelle entstand bis Ende der 1960er Jahre das grösste dieser Ensembles – rasch und kostengünstig realisiert. Angehörigen der Mittelschicht erschienen diese Siedlungen wegen ihrer Grösse, banalen Architektur und nur wenig attraktiven Grünanlagen trostlos. Sobald in der Nachkriegszeit der wirtschaftliche Aufschwung einsetzte, konnten viele Familien mit mittleren bis höheren Einkommen schon Eigenheime bauen oder kaufen, wobei das Einfamilienhaus die erste Wahl darstellte.

Baublock, S. 00, Bild 08

Die Wohlstandsgesellschaften der westlichen Welt erlebten von den 1920ern an und in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg die besten Jahre der suburbanen Stadtexpansion, aber auch – besonders in Nordeuropa – energischen Widerstand dagegen. Dieser wurde von einer losen Koalition verschiedener Eliten – Architekten, Stadtplaner, innerstädtische Interessengruppen, begüterte Landbesitzer und Intellektuelle – angeführt, die sich über das Vordringen vorstädtischer Kleinbürger- und Arbeiterviertel in die ländliche Umgebung und die damit einhergehende Zerstörung landschaftlicher Schönheit empörten. Diese Koalition entwickelte zwei Hauptstrategien zur Bekämpfung des fortschreitenden Stadtwachstums nach aussen. Die erste Strategie bestand in der Beschränkung des Wachstums auf strahlenförmig von der Stadt ausgehende Bebauungskorridore und der Anlage keilförmiger Grünräume dazwischen, die

bis in die Stadt hineinreichten. Ein gutes Beispiel, dem seitdem viele weitere mehr oder weniger gefolgt sind, ist der «Fingerplan» für Kopenhagen, den ein Architekten- und Stadtplanerteam unter Leitung von Peter Bredsdorff und Steen Eiler Rasmussen 1947 entwarf. Er sieht «Wachstumsfinger» an der Peripherie entlang der Bahnlinien und dazwischen landwirtschaftliche Flächen, Wald- und Erholungsgebiete vor. Die zweite Strategie verfolgte die Durchsetzung von Grüngürteln zur Einschränkung der nach aussen fortschreitenden städtischen Bebauung, die ein dauerhaftes landwirtschaftlich genutztes und der Erholung dienendes grünes Band um die Stadt legen sollten. In Grossbritannien wurde diese Lösung unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem Schlüsselfaktor der Stadtplanung, allen voran der Greater London Plan von 1944, der unter Federführung von Patrick Abercrombie ausgearbeitet wurde. Das Grüngürtel-Konzept erwies sich als sehr verlockend für reformerische Stadtplaner in anderen Ländern. Ähnliche Flächen zur Begrenzung des Wachstums finden sich vielen anderen Orten der Welt – von Toronto in Kanada bis Seoul in Südkorea.[6]

In der Regel wurden beide Strategien begleitet von der einen oder anderen Version einer Satellitenstadt, die jenseits von Grüngürteln oder in einiger Entfernung des Stadtgebiets neu gebaut wurde. Diese New Towns folgten fast immer dem Modell der Gartenstadt, variierten aber stark im Hinblick auf Standort, Grösse und Konfiguration.[7] Neben den britischen New Towns der ersten Generation entstand in Schweden das 1954 eingeweihte Vällingby mit Anschluss an die *tunnelbana* (U-Bahn) in das nahegelegene Stockholm. Wie in vielen älteren Gartenstädten und den meisten historischen Städten Europas wurde auch hier der zentrale Einkaufsbezirk direkt um den U-Bahnhof angelegt. Der Stadtkern ist von einem Ring aus mehrstöckigen Wohnblöcken umgeben, dahinter erstreckt sich eine Wohngegend mit Einfamilienhäusern. Die englische Stadt Milton Keynes dagegen ist Ausdruck späterer städtebaulicher Konzepte mit dem Fokus auf Einwohner mit höheren Einkommen und auf eine wesentlich höhere Zahl Pkw. Mit ihrer aufgelockerten Bebauung, weiten Grünflächen und dem Netz begrünter Hauptstrassen entspricht Milton Keynes eher einer so dezentralisierten Stadt des 20. Jahrhunderts wie Los Angeles als dem Muster der traditionellen europäischen Stadt.

Einkaufszentrum, S. 00, Bild 05

1970 bis heute. «Exurbane» Gebiete und das verschwinden der «traditionellen» Stadt

Die Ölkrisen der 1970er Jahre haben eine neue Phase der suburbanen Entwicklung mit Stadtvierteln von gehobenem Standard eingeläutet. Einige Beobachter halten diesen Wandel für eine direkte Reaktion auf neue wirtschaftliche Produktionsmodelle oder die zunehmende Zahl Pkw. Der stärkste bestimmende Faktor war jedoch vermutlich der rasant wachsende Wohlstand der bürgerlichen Mittelschicht in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg.

Die neuen vorstädtischen Wohnquartiere bestehen in allen reichen Ländern typischerweise mehrheitlich aus Einfamilienhäusern mit Gärten und haben eine niedrige Bebauungsdichte bei zugleich hoher Dichte an Pkw. In Europa und den USA sind immer mehr neue Siedlungen nach Masterplänen gebaut worden, vielfach von selbstverwalteten Eigentümergesellschaften, von Haus- und Grundbesitzerverbänden oder Interessengemeinschaften. Eine wachsende Zahl der Siedlungen ist gänzlich privatisiert und bewacht. Während diese eingezäunten Wohnanlagen, sogenannte *gated communities,* zuerst und massiv in den USA aufkamen, sind sie in jüngster Zeit auch andernorts rund um die Welt entstanden, vor allem an Urlaubsorten und in Entwicklungsländern in Form von Stadtexklaven wohlhabender Ausländer. Die meisten der *gated communities* sind reine Wohnanlagen, doch die grössten und am aufwendigsten gestalteten umfassen auch ausgedehnte Erholungsräume und Versorgungseinrichtungen für die Bewohner. Die Zunahme solcher Anlagen verläuft parallel zum Trend der Privatisierung diverser städtischer Dienstleistungen: Der Pkw ersetzt den öffentlichen Nahverkehr, Hinterhöfe und Golfplätze haben die traditionellen Parks verdrängt, Einkaufs- und Fitnesstempel haben die Stelle von Strassen und Plätzen als Zentren des gesellschaftlichen städtischen Lebens eingenommen.[8]

In den letzten Jahrzehnten hat die fortschreitende Expansion der Vorstädte Anlass zu neuen Bemühungen gegeben, der Zersiedelung der Landschaft entgegenzuwirken. Man kann aber wohl sagen, dass trotz aller Anstrengungen von Planern und Behörden die Migration vom Zentrum an die Peripherie unvermindert anhält, was städtische Bebauungsdichten insgesamt reduziert und fast überall die Zahl der von Angehörigen der Mittelschicht – dem Gros der Vorstadtbevölkerung – genutzten Pkw erhöht hat. Infolge der 1970 einsetzenden Gentrifizierung von Innenstadtbereichen und der wachsenden Nachfrage nach mehr Wohnraum ist etwa die Einwohnerzahl von Paris kontinuierlich gesunken. Mit aufwendig restaurierten Bauten und Denkmälern, weiten Bereichen, die als historisch wertvoll ausersehen wurden, und extrem hohen Grundstückspreisen konzentrierte man sich in Paris wie in vielen anderen Städten der westlichen Welt auf hochwertige Büro-, Geschäfts- und Regierungsbauten sowie Touristenattraktionen. Gleichzeitig wurden viele Familien der Mittelschicht, Produktionsstätten, Gross- und Einzelhändler durch die Verteuerung von Immobilien in die weiter entfernten Vororte vertrieben.

Und auch die Arbeitsplätze verliessen die Stadtzentren. Bis zum Zweiten Weltkrieg gab es in Paris vor allem im innersten Stadtkern die meisten Arbeitsplätze. In der Nachkriegszeit dagegen – und verstärkt seit 1970 – zogen viele Firmen in die westlichsten Arondissements und die Vororte im Département Hauts-de-Seine, hauptsächlich in die Büro- und Geschäftskomplexe von La Défense und Val de Seine mit ihren Glastürmen, Hotels und Wohnhochhäusern. Zahlreiche weitere Arbeitsplätze wurden in die in den 1960er Jahren gebauten Neustädte verlagert, speziell nach Saint-Quentin-en-Yvelines und Marne-la-Vallée, ein Grossteil von ihnen in Gewerbeparks. Etliche neue Geschäftszentren benötigen immer noch einen Bahnanschluss, doch sind Bahnverbindungen insgesamt nicht mehr so entscheidend, Autobahnanschlüsse dagegen umso mehr. An einigen Orten, vor allem in Nordamerika, konzentrieren sich an den Autobahnen inzwischen so viele Einkaufszentren, Büro- und Gewerbeparks, dass sie de facto die Hauptgeschäftsstrassen der grossen urbanen Ballungsräume bilden – wie an der berühmten Route 128 bei Boston, am Beltway in Washington D.C. oder entlang der Route 1 zwischen New York und Philadelphia. Das stärkste Vorstadtwachstum findet meist um die Kreuzungen radialer Ausfahrtstrassen mit Ringautobahnen, im Umkreis von regionalen Einkaufszentren, Flughäfen und sogar Vergnügungsparks statt. Die Superhighways haben weitgehend die Rolle der Eisenbahnen als Verbindungslinien innerhalb von und zwischen grossen städtischen Ballungsräumen übernommen. Deyan Sudjic nennt dieses Phänomen die «100 Mile City».[9]

Autobahn, S. 00, Bild 07

Flughafen, S. 00, Bild 10

05 Newport Center und Fashion Island in Orange County, Kalifornien, 1991 • In Orange County südlich von Los Angeles wurde in den 1960er Jahren auf der Grundlage eines Masterplans das Geschäftsviertel Newport Center errichtet. Wie bei vielen vergleichbaren US-amerikanischen Entwicklungen wurde der ursprüngliche Kern des Fashion Island bald von weiteren Geschäften, Hotels und Bürohochhäusern umringt, wodurch das Newport Center zu einem veritablen Stadtzentrum avancierte.

In den meisten Ländern Nordeuropas ist die Vorstadtentwicklung behördlich streng geregelt. In Grossbritannien und Deutschland sorgen komplexe Gesetzeswerke dafür, Ackerflächen, Naturschutzgebiete und historische Ressourcen zu erhalten, was die Bautätigkeit stark eingeschränkt hat. In einigen Fällen, etwa in Grossbritannien, kontrolliert der Staat die Planungs- und Baugenehmigungen. Andernorts, etwa in Amsterdam, ist viel Bauland durch die Verfüllung von Meeresbuchten gewonnen worden und gehört heute dem Staat. Das öffentliche Grund- und Immobilieneigentum in den Städten und in deren Umkreis, strenge staatliche Baugesetze und lokale Vorschriften existieren auch dort, wo europäische Landnutzungsregeln übernommen wurden, unter anderem in Hongkong oder Singapur. Es gab sie vor dem Fall des Eisernen Vorhangs 1989 auch in vielen damals kommunistischen Ländern.

In süd- und osteuropäischen Ländern kam die Expansion der Städte später und meist ohne staatliche Regelung der Landnutzung. Städte wie Madrid, Barcelona, Neapel oder Palermo behielten ihre dichtbebaute Fläche und Form bis über die Mitte des 20. Jahrhunderts hinaus. Als sich jedoch die Wohlstandslücke zwischen Europas Norden und Süden zu schliessen begann, erfasste Südeuropa ein dramatischer Trend der Dezentralisierung. Die Folge war, dass sich in der italienischen Poebene und im Umkreis der meisten Grossstädte Italiens und Spaniens riesige, locker bebaute Industrie- und Wohnansiedlungen ausbreiteten. Ähnlich verlief die Entwicklung in Osteuropa, im ehemals sozialistischen Ostdeutschland etwa im Gebiet der Stadt Leipzig, die ein gutes Beispiel für eine schrumpfende Stadt mit sinkender Bevölkerungszahl ist, aber dennoch eine beachtliche Bautätigkeit an ihrer Peripherie erlebt hat, wobei vor allem an den Autobahnzufahrten Einkaufsmöglichkeiten entstanden.

06 Sprawl im Umland von Palermo, 2003 • In den wohlhabenderen Städten Europas war ein der Trend zur Dezentralisierung sehr viel früher festzustellen als in den ärmeren im Süden des Kontinents. Ende des 20. Jahrhunderts hatte diese Entwicklung allerdings selbst hochverdichtete Städte wie Barcelona, Neapel oder Palermo erreicht, die heute von ausufernden suburbanen Siedlungen umgeben sind.

In den USA hat sich – entgegen der weitverbreiteten, anders lautenden Meinung – seit den 1970er Jahren das Tempo der Zersiedelung verlangsamt. Grundstücke sind kleiner geworden und die bauliche Dichte ist in etlichen Städten heute grösser als früher. In den Vororten von Los Angeles wurden viele Gebäude restauriert und Baulücken geschlossen, sodass die Stadt einschliesslich der Vororte insgesamt zu den dichtesten urbanen Ballungsräumen der USA zählt – darin mit vielen Städten in Europa vergleichbar. Tatsächlich haben sich in jüngster Zeit die Vorstädte beidseits des Atlantiks im Hinblick auf abnehmende Bebauungsdichte, Zahl der Pkw und zunehmend längere Arbeitswege einander angenähert.

Egal ob in Nordamerika oder Europa, Angehörige der Mittelschicht ziehen weiterhin an den Stadtrand oder in die Vorstädte, von denen selbst die mit dem dichtesten Bestand gemessen an historischen Standards aufgelockert bebaut sind. Nach ihrer bevorzugten Wohnform befragt, geben Menschen in den reichen Ländern der westlichen Welt das Einfamilienhaus mit Garten an. Einige wenige Länder ausgenommen, hat ein gestiegener Prozentsatz der Bevölkerung dieses Ziel inzwischen erreicht. Zu den wohl wichtigsten Ausnahmen zählen einige ehemals britische Kolonien wie Hongkong, wo britische Planungsvorschriften sogar noch rigoroser angewandt wurden und werden als in Grossbritannien selbst. In den 1970er Jahren wurde damit begonnen, neue Vorstädte entlang der Bahnlinie nach Hongkong zu bauen, wo hochverdichtete und dennoch von offenen Grünflächen umgebene Wohntürme emporwuchsen.

In weiten Gebieten der reichen Länder findet man jenseits der Stadtgrenzen und Vorortssiedlungen einen breiten «Landschaftsgürtel», der aus der Luft gesehen immer noch hauptsächlich aus Feld, Wald, Wiesen und kleinen Dörfern zu bestehen scheint, tatsächlich aber locker besiedelt ist. Dort leben Menschen, die sich wirtschaftlich, sozial und politisch an das Stadtleben gebunden fühlen und nicht oder nur wenig am ländlichen Leben teilnehmen. Sie wohnen in alten Bauernhäusern, neuen Häusern auf Grundstücken, die sie Landwirten abkauften, Häusern in gentrifizierten ländlichen Siedlungen, die ehemals landwirtschaftlich geprägt waren und aus denen Schlafstädte für Pendler oder Ferienhaussiedlungen in idyllischer Landschaft geworden sind. Viele dieser Orte wirken an Werktagen vielleicht typisch ländlich verschlafen, doch abends, an Wochenenden oder in der Urlaubszeit nimmt die Bevölkerung zu, und Kleidungsstile sowie Automarken verraten die städtische Herkunft der Mehrzahl ihrer Bewohner. Da diese Art Siedlung der traditionellen Definition nach weder städtisch noch ländlich ist, lässt sie sich nur schwer begrifflich fassen. Wortschöpfungen wie das englische «exurban», das in den 1950er Jahren als Bezeichnung für Vorstädte mit begrenzter Dichte eingeführt wurde, oder das französische «peri-urbain» und «rurbain» werden dafür bereits verwendet, aber keine hat sich bislang allgemein durchgesetzt oder ist gar in die Umgangssprache eingegangen. Diese Form der dünnbesiedelten Landschaft unterscheidet sich jedoch grundsätzlich von den locker bebauten Vorortsiedlungen einerseits und der land- und forstwirtschaftlich genutzten Landschaft andererseits. In den USA zählt sie jedenfalls zu den am schnellsten wachsenden Bereichen des landesweiten urbanen Systems, und sie scheint auch in anderen reichen Ländern an Bedeutung zu gewinnen. Das «exurbane» Wachstum beobachtet man zum Beispiel in weiten Teilen des US-Bundesstaats New Jersey oder im «Flämischen Dreieck» in Belgien zwischen Gent, Antwerpen und Brüssel, wo sich die Häuser der aufs Land gezogenen Städter an den Strassen zwischen den Städten aneinanderreihen und dahinter nur Felder und Wiesen liegen. Weite Gebiete entlang der Mittelmeerküste sind inzwischen übersät mit Ferien- und Sommerhäusern, Wohnblöcken mit Eigentumswohnungen oder Häusern für Rentner aus Nordeuropa, die jeweils nur einen Teil des Jahres bewohnt sind.

Landschaft, S. 00, Bild 12

Die Bevölkerungsexplosion in Vorstädten und «exurbanen» Gebieten hat zu einer hochkomplexen Gemengelage unterschiedlicher Flächennutzungen geführt. Eines der deutlichsten Exempel hierfür ist das Gebiet von Amsterdam, Rotterdam, Utrecht und Den Haag in den Niederlanden, wo diese einst separaten Städte heute infolge sukzessiver Vorstadtentwicklungen ineinander übergehen und einen einzigen ausgedehnten urbanen Ballungsraum bilden, die Randstad. Gleiches gilt für das Ruhrgebiet in

07 Exurbanes Gebiet an der Costa del Sol, 2011 • Exurbane Gebiete sind im Unterschied zu suburbanen nicht im unmittelbaren Umland von Städten angesiedelt, zudem stehen sie zu diesen nicht in einem engen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnis. Sie sind oftmals weit entfernt von grösseren Städten und breiten sich, wie hier an der spanischen Costa del Sol, beispielsweise in Form von Ferien- oder Wochenendhaussiedlungen entlang der Mittelmeerküste aus.

Gruben und Halden, S. 00, Bild 05

Deutschland und die Nordostküste der USA von Washington bis Boston. In allen drei Fällen verbinden breite Siedlungskorridore die alten Stadtkerne miteinander, zu einem beträchtlichen Teil auf ehemals offenen Flächen und Ackerland, sodass die traditionelle Trennung zwischen Stadt, Vorstadt und Land kaum noch vorhanden ist.

Stadt, S. 00, Bild 201

Ende des 20. Jahrhundert setzte der Prozess, der sich in den reichen Industrieländern über fast das ganze vergangene Jahrhundert hingezogen hatte, selbst in den ärmsten Städten Asiens, Afrikas und Lateinamerikas ein, von denen die meisten seitdem im Hinblick auf Einwohnerzahl und Flächenverbrauch geradezu explodiert sind. Einige Vororte – unter anderen die Satellitenstädte Madinat as-Sadis min Uktubar (Stadt des 6. Oktober) bei Kairo, Gurgaon bei Neu Delhi oder Pujiang bei Schanghai – bestehen abgesehen von den Firmenzentralen multinationaler Konzerne nur noch aus wenigen Residenzen schwerreicher Familien. Überall sonst jedoch leben in den wachsenden sub- und «exurbanen» Gebieten überwiegend Geringverdiener, die sich eine Wohnung im oder nahe am Stadtzentrum nicht leisten können, sowie Angehörige der Mittelschicht, die mehr Platz und bessere Luft haben wollen.[10]

Seit dem 19. Jahrhundert hat sich das herkömmliche Stadtmodell so sehr verändert, dass einige Beobachter dazu übergegangen sind, Stadtentwicklungen in Randlagen als «post-suburban» zu bezeichnen. Tatsächlich könnte sich die sogenannte traditionelle Stadt – eine Stadt wie Paris im 19. Jahrhundert mit einem einzigen dichten Kern und einem Ring aus locker bebauten Vororten – als relativ kurzlebiges Phänomen erweisen, ein Phänomen, das noch nicht einmal dreihundert Jahre vom Beginn der industriellen Revolution bis in das späte 20. Jahrhundert bestand. Es ist gut möglich, dass in Zukunft die meisten urbanen Entwicklungen rund um den Globus Vorstadtcharakter haben, und die Städte zunehmend wie Atlanta oder Los Angeles aussehen werden – und nicht wie das alte Paris.

Robert Bruegmann

[1] Siehe zu diesem Themenkomplex Gottmann 1961; Sieverts 1997; Monclús 1998; Bruegmann 2005; Peirce Lewis, The Galactic Megalopolis, in: Rutherford B. Platt und George Macinko (Hg.), *Beyond the Urban Fringe,* Minneapolis 1983, S. 23–49.

[2] Eine klassische Studie zur Entstehung von Vorortsiedlungen in Grossbritannien wurde veröffentlicht von Harold James Dyos, *Victorian Suburb. A Study of Camberwell,* Leicester 1961.

[3] Siehe dazu die wichtigste Studie zur Vorstadtentwicklung in Frankreich am Beispiel von Paris: Jean Bastié, *La croissance de la banlieue parisienne,* Paris 1961.

[4] Siehe Hall/Ward 1998.

[5] Die Standardstudie zur Vorstadtentwicklung in den USA ist Jackson 1985.

[6] Siehe Peter Hall, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Planning and Design in the Twentieth Century,* Oxford 1988.

[7] Zu den Neustädten siehe Merlin 1969.

[8] Siehe Evan McKenzie, *Privatopia. Homeowner Associations and the Rise of Private Residential Government,* New Haven 1994.

[9] So auch der Titel seines Buches *The 100 Mile City,* London 1992.

[10] Siehe Shlomo Angel, Stephen C. Sheppard und Daniel L. Civco, *The Dynamics of Global Urban Expansion,* Washington 2005.

LITERATUR

Bruegmann, Robert, *Sprawl. A Compact History,* Chicago 2005.

Couch, Chris, Lila Leontidou und Gerhard Petschel-Held (Hg.), *Urban Sprawl in Europe. Landscapes, Land-Use Change and Policy,* Oxford 2007.

Garreau, Joel, *Edge City. Life on the New Frontier,* New York 1991.

Gottmann, Jean, *Megalopolis. The Urbanized Seaboard of the United States,* New York 1961.

Hall, Peter und Colin Ward, *Sociable Cities. The Legacy of Ebenezer Howard,* Chichester 1998.

Harris, Richard und Peter J. Larkham (Hg.), *Changing Suburbs. Foundation, Form and Function,* London 1999.

Jackson, Kenneth, *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States,* New York 1985.

Merlin, Pierre, *Les Villes nouvelles,* Paris 1969.

Monclús, Francisco Javier (Hg.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias,* Barcelona 1998.

Sieverts, Thomas, *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land,* Braunschweig 1997 (*Bauwelt Fundamente* 118).